

AUTOMOVIL

PODER ABSOLUTO

E S P E C I A L

AMG



- ★ **MERCEDES** AMG GT 63 S E-PERFORMANCE
- ★ **MERCEDES** AMG C63 S E-PERFORMANCE
- ★ **MERCEDES** AMG GT 63 4MATIC+ COUPE
- ★ **MERCEDES** AMG GT2
- ★ **MERCEDES** 190 E2.5-16 EVOLUTION II



541
09/2024
4 €



La forma más sofisticada de pensar en uno mismo.



Nuevo Audi
Q6
e-tron

El SUV premium más vanguardista con hasta 639 km de autonomía (WLTP).



Alguien dijo que quererse a uno mismo es el inicio de una historia de amor eterna. Y el nuevo Audi Q6 e-tron es el escenario más sofisticado para vivirla. Su futurista interior te envuelve haciéndote sentir que eres el centro de sus revolucionarias innovaciones. Sus 8 firmas lumínicas personalizables te permiten elegir la que mejor expresa tu estado de ánimo. Y su autonomía 100% eléctrica de hasta 639 km (WLTP)* te da una libertad sin precedentes para disfrutar del dinamismo y precisión de la tracción quattro eléctrica. Sí, piensa en ti y, también, en las emociones que vivirás con él.

Audi A la vanguardia de la técnica.

*La autonomía varía entre 540 y 639 kilómetros dependiendo del equipamiento seleccionado del vehículo. Emisiones combinadas de CO₂: 0 g/km. Consumo eléctrico combinado eléctrico: 17,0-19,4 kWh/100 km.

BENDITA RECTIFICACIÓN



eníamos pendientes muchas cosas con Mercedes y con AMG. Teníamos que probar la nueva tecnología E-Performance que asemeja sus deportivos a la F1. Hace poco tuve el privilegio de ver y tocar (que no probar)

un One, ese F1 de calle que a todo el mundo tiene impresionado. La verdad es que es una demostración de que Mercedes es ahora mismo un referente absoluto en todos los campos, incluido el de la deportividad. Ninguna marca es capaz de poner a la venta y cumplir homologaciones para la calle con un coche basado en un monopla de F1. Pero Mercedes sí es capaz. En este número publicamos varias pruebas de modelos y versiones que no dejan indiferente a nadie.

Pero no me quiero centrar en ello. Sólo quiero refrendar que cuando una marca es grande es por algo. Y a veces también es por saber rectificar y corregir un rumbo que podría ser desastroso. Y es que muchos fabricantes de automóviles se han visto obligados por la administración europea a transformar sus planes de futuro para hacer del futuro una movilidad sostenible y sobre todo electrificada. Y eso está bien, pero como he comentado en muchas ocasiones, empezamos la casa por el tejado. Y eso fue culpa de los legisladores de la UE que no están al pie de la calle. Pero ante esa imposición, muchas marcas, incluida Mercedes, apostaron por transformar su industria hacia la electrificación total para cumplir esos ambiciosos objetivos de baja contaminación. Pero como era de prever, el mercado no ha respondido. Y los coches eléctricos no se venden como esperaban, entre otras cosas porque la infraestructura de carga no es la adecuada. Porque los fabricantes han hecho sus deberes y los coches eléctricos son una maravilla. Pero usarlos a diarios no tanto. O por lo menos para el uso al que estamos acostumbrados. Por ello no se vende y por ello las marcas se han asustado ante un problema de rentabilidad y de ingresos que podría devenirse en un futuro más bien cercano.

Así que muchas marcas y entre ellas Mercedes, han sabido dar marcha atrás y no solo apostar por la electrificación pura y dura, sino también por esos productos híbridos que

“Pero ante esa imposición, muchas marcas, incluida Mercedes, apostaron por transformar su industria hacia la electrificación total para cumplir esos ambiciosos objetivos de baja contaminación. Pero como era de prever, el mercado no ha respondido

tan bien saben fabricar. No en vano la firma de la estrella es una de las marcas donde sus híbridos enchufables pueden recorrer más kilómetros en solo modo eléctrico.

Por ello damos la enhorabuena a Mercedes por saber rectificar, ponerse al día con lo que demanda el mercado y seguir apostando por la deportividad aprovechando ese desarrollo que ha logrado con su equipo en la F1. Porque no se trata de saber fabricar un One, se trata de que todos sus AMG sean tan excitantes como siempre usando una tecnología híbrida que permite adaptarse a los nuevos tiempos. Sin duda la firma de la estrella está en su mejor momento y sus productos nos siguen enamorando tanto como aquel 190 Evolucion II de los años '90 que hemos tenido la ocasión de volver a probar para todos vosotros.

Aquella versión de apenas 500 unidades en edición limitada supuso un antes y un después en sus ambiciones deportivas. Se había creado el germen con otras marcas que llegaban con sus M y, posteriormente, como los RS, para hacer un submercado de deportivos derivados de coches de serie pero altamente excitantes. Recuerdo en su día como se nos caía la baba cuando veíamos el enorme alerón de ese Evo y, contextualizando en nuestro tiempo, es algo parecido a lo que viví cuando vi y toqué ese One que se acaba de presentar y del que ha llegado una unidad a nuestro país. Afortunado pues el propietario. ¡Qué lo disfrute! 



JUAN IGNACIO EGUIARA

Director

jieguiara@slib.es

@jieguiara

SUMARIO

50

**Mercedes AMG
C63 S E Performance**

08

Mercedes-AMG GT2
El arma definitiva para
la alta competición.

28

**Mercedes-AMG GT 63 S
E-Performance**
Como una berlina de lujo pueden
ser altamente deportiva. Nos la
llevamos a Nurburgring.

50

**Mercedes-AMG C63 S
E-Performance**
La tecnología de la F1
puesta al servicio de todos.
Lo probamos a fondo.

62

**Mercedes AMG GT 63
4Matic Coupe**
Derivado del SL pero con
la deportividad en sus
venas.



62

**Mercedes AMG
GT 63 4Matic Coupe**



74

Fórmula 1

Definitivamente hubo días entre 2021 y ahora en los que sentí que no era lo suficientemente bueno o que no iba a volver a donde estoy hoy

Lewis Hamilton (GP Gran Bretaña 2024) pág. 80



06

Mercedes AMG GT2



22 Good News

26 República volante

72 La cara oscura

86 Pit lane

114 Próximo número

115 Suscripciones

SECCIONES

74

Fórmula 1

Cinco carreras antes del parón veraniego. La emoción sigue en todo lo alto.

88

VAdrian Newey

El ingeniero que se lo rifan todos. Cuando salga esta edición quizás ya haya decidido donde va. De momento es una ingógnita.

94

WRC

Polonia, Letonia y Finlandia, desde el Este de Europa el Mundial se pone candente.

102

Mercedes 190 E 2.5

Evolution II

Volvemos a los orígenes de una leyenda donde la firma de la estrella pegó bien fuerte.

88

Adrian Newey



102

**Mercedes 190
E 2.5 Evolution II**



Škoda Karoq



Tener espíritu Karoq es llenar tu vida de:

Kilómetros de experiencias. Vivir miles de
Aventuras. Y que todas se conviertan en
Recuerdos, de esos que jamás se
Olvidan. Y saber que, cuando
Quieras, puedes empezar de nuevo.

Consumo de combustible combinado WLTP (l/100 km): 5,9 l/100 km, emisiones CO₂ (g/km) WLTP: 135 g/km.
Vehículo visualizado Škoda Karoq Sportline con opcionales.



SKODA

TEST RACING

MERCEDES-AMG GT2



BLACK & TRACK

PRIMERO BLACK SERIES, LUEGO TRACK SERIES Y AHORA GT2: ANTES DE QUE EL C 190 SE RETIRE, AMG HA DADO UN PASO MÁS. SOLO PARA LA PISTA, CON 707 CV Y UN ALERÓN TRASERO AL ESTILO DEL DEPORTISTA DE ÉLITE GT3. UN TEST RACING EN EXCLUSIVA EN EL CIRCUITO DE VALENCIA.

Texto: Paul Englert. Fotos: Gruppe C Photography



TEST RACING

MERCEDES-AMG GT2





P

Por favor, mantengámonos alejados de los enormes pianos a la salida de la primera curva, había dicho Thomas mientras nos conducía por el circuito Ricardo Tormo, cerca de Valencia, en un Clase V que temblaba. La parte pintada de rojo y blanco provocaría demasiadas perturbaciones en el coche, afirmó el piloto de desarrollo AMG con experiencia en competición. Tome la palabra y me quedo claro que no merecía la pena arriesgar nada. Aunque una cosa es pensarlo y otra no caer en la tentación de pasar más y más rápido y al final pues pasa lo que pasa.

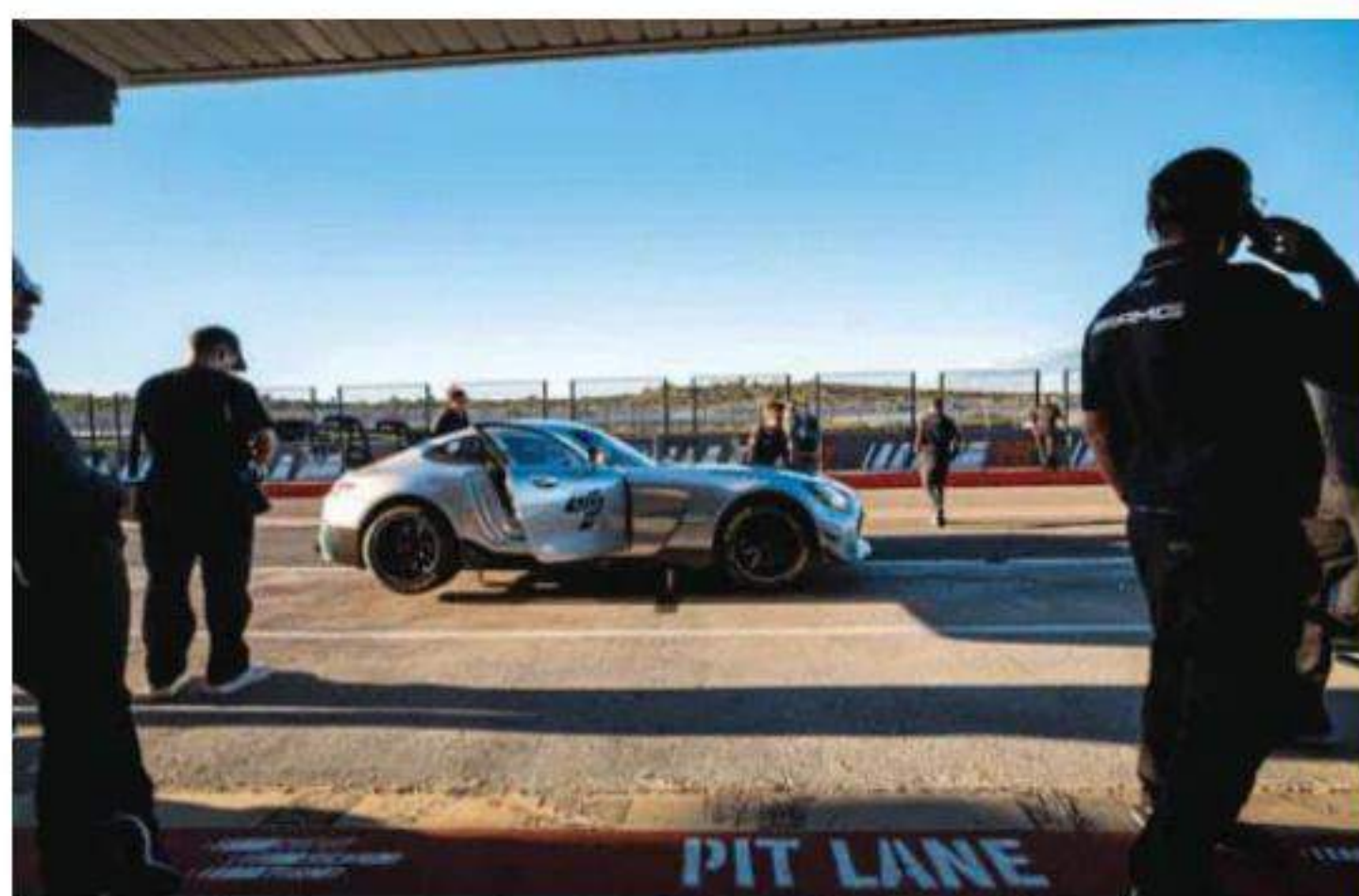
Llevar un AMG GT2 no es fácil y solo pasarte 3 o 4 km/h y te subes por esos temibles bordillos blancos y rojos. Porque a pesar de su aspecto salvaje, su grueso alerón trasero y sus prestaciones extremas, el GT2 se sitúa por debajo del deportivo profesional más débil GT3 (aprox. 550 CV), está basado en el modelo de carretera Black Series (lo que habla de su excelente base), incluido el Máquina V8 biturbo de alta velocidad con cigüeñal plano, denominada internamente M 178 LS2.

El GT2 es un GT Track Series con un nuevo alerón trasero adaptado a las reglas de la serie de carreras SRO del mismo nombre, en la que parti-

**EL GT2 ES UN GT TRACK SERIES
CON UN NUEVO ALERÓN TRASERO
ADAPTADO A LAS REGLAS DE LA
SERIE DE CARRERAS SRO**

TEST RACING

MERCEDES-AMG GT2



cipan los coches de carreras de clientes de Audi, Brabham, KTM, Maserati, Lamborghini y Porsche. Pero lleva una sofisticada preparación con Wishbones, ruedas con bloqueo centralizado y frenos optimizados y refrigeración del motor. Para que el GT2 no entre inmediatamente en la zona roja al circular a rebufo.

Sólo el indicador de cambio de marcha detrás del volante se ilumina en un rojo alarmante, al estilo de los elegantes accesorios de las videoconsolas. Cuanto mayor sea la velocidad al cambiar de marcha, menos sacudidas se producirán en el vehículo. No es que esto afectaría los engranajes de la transmisión Hewland, porque para eso fue hecha exactamente. Pero el breve movimiento de cabeza junto con el correspondiente acompañamiento acústico manifiesta la potencia bruta con la que se disparan los niveles de velocidad aquí.

Frenando en la curva dos. Alrededor de 80 bar de presión en la línea (los profesionales manejan 120 bar). El ABS regula de forma conservadora, y se podría extender la correa imaginaria de la que cuelga mediante un mando giratorio para que se acerque al límite de bloqueo de los cuatro slicks Pirelli. No hay tiempo para juegos así, la tanda de prueba es demasiado corta. Tampoco quiero desperdiciar el segundo turno. Aprovecho la telemetría con la ayuda de Thomas: frene, luego establezca el punto de giro más tarde, tome la curva un poco angularmente. En el mejor de los casos, dejar que la parte trasera trabaje lo menos posible durante el cambio de carga para que la carga vuelva a estar recta lo antes posible y el GT2 pueda catapultarse y salir de la curva a toda velocidad con 800 Nm. Y si tu pie en el acelerador pierde equilibrio a la salida de una curva, también está el control de tracción ajustable en doce etapas.

**A PARTIR DE 160
KM/H, EL AGARRE
AERODINÁMICO DEL GT2
DEBERÍA DESTACARSE**

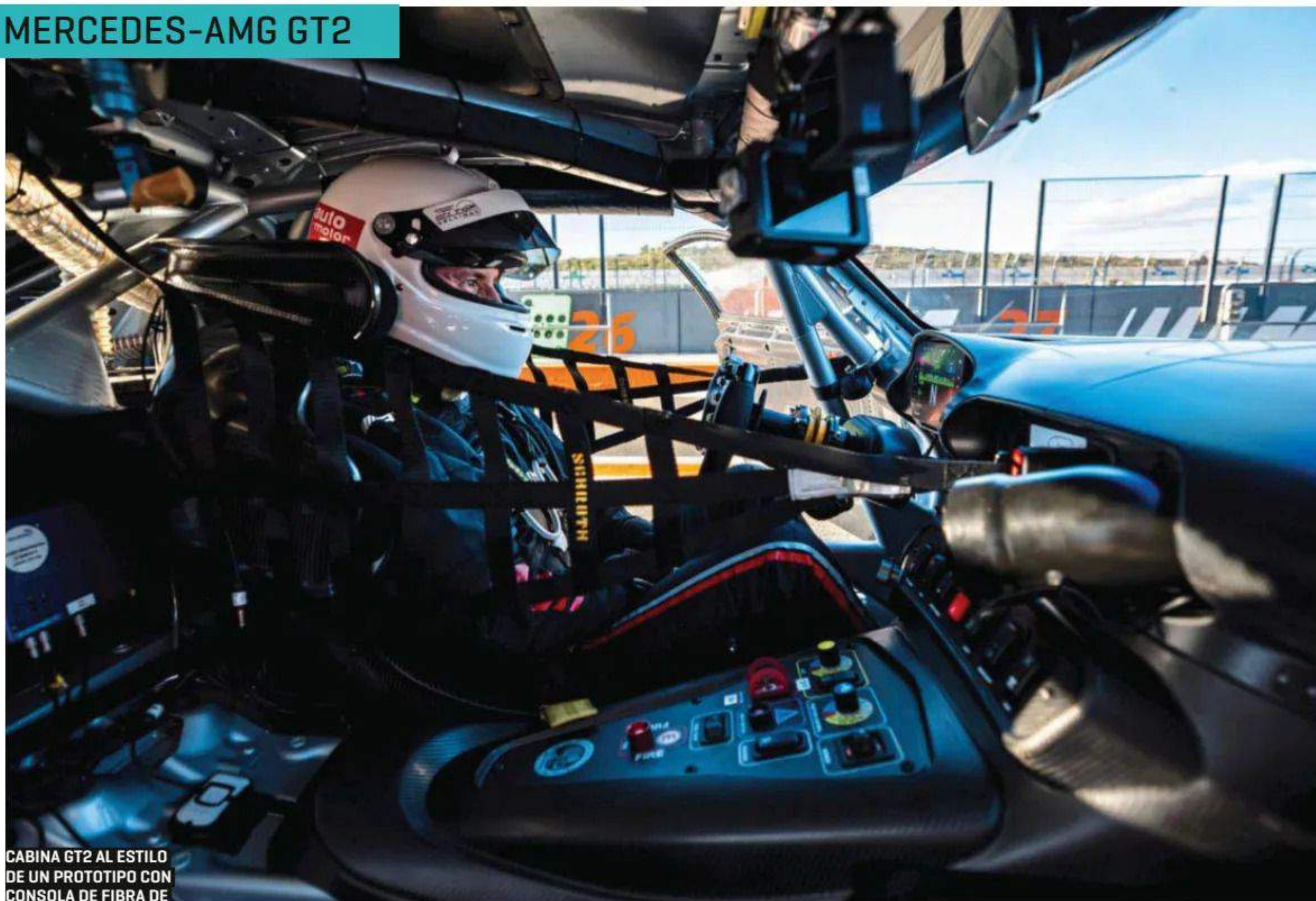


**LAS RUEDAS
SE PUEDEN CAMBIAR
RÁPIDAMENTE GRACIAS
AL SISTEMA DE ELEVACIÓN
POR AIRE COMPRIMIDO CON
TRES TORNILLOS SITUADO
EN LOS BAJOS DEL
COCHE.**



TEST RACING

MERCEDES-AMG GT2



CABINA GT2 AL ESTILO
DE UN PROTOTIPO CON
CONSOLA DE FIBRA DE
CARBONO, PROTECCIÓN
ANTIVUELCO, CELDA
DE ASIENTO Y REDES
ALREDEDOR





BOTONES DE COLORES EN EL VOLANTE DE CARRERAS CON DISEÑO DE JUGADOR, MANTAS ELÉCTRICAS SOBRE NEUMÁTICOS LISOS EN LLANTAS CON CIERRE CENTRALIZADO



Regula con tanta precisión, sales tan bien de las curvas que el ocho cilindros del GT2, equipado con un volante monomasa, vuelve a acelerar justo antes del limitador cuando te diriges a la siguiente curva. La izquierda, plana y corta, probablemente funcionaría incluso a máxima velocidad, alrededor de 160 km/h. A partir de esta velocidad, el agarre aerodinámico del GT2 debería destacarse, explica Thomas Jäger, explicando la mayor carga aerodinámica en comparación con la Track Series. Y aunque no creo que estuviera mintiendo esta vez, decido optar por una carga parcial. Pero aun así, me doy cuenta claramente de que a pesar de los neumáticos lisos y una configuración del chasis con valores de caída de rueda adecuados, el agarre mecánico por sí solo no sería suficiente en este punto y a esta velocidad. El alerón trasero, que está suspendido sobre puntales de cuello de cisne, y la escalera de aire de proa son en gran parte responsables de que alcancemos fuerzas laterales de más de 2 g en la parte superior.

Es bueno que AMG equipe todos sus coches de carreras GT con su propia carcasa de asiento de fibra de carbono, en la que puedes simplemente apoyar el casco antes de que los músculos del cuello cedan. Lo que es inusual, sin embargo, es que puedes ver todo bastante bien porque estás sentado bastante alto, con el trío de pedales ajustables delante de tus pies, firmemente atados a cinturones de cinco puntos, por lo que te conviertes en uno con el chasis. Es significativamente más suave que en el GT3 y, por lo tanto, más fácil de controlar para los entusiastas ambiciosos e informales del automovilismo porque te brinda más información al límite, la pérdida de agarre es menos inmediata que en el GT3 y tienes más tiempo para reaccionar.

“Puedes cambiar a segunda marcha en las curvas cuatro, cinco y seis”, había dicho Thomas. Pero de alguna manera hay un problema en la salida de

EL SONIDO DE MAYOR FRECUENCIA, ALGO RONCO, NO PROVOCADO NI POR FILTROS DE PARTÍCULAS NI POR CATALIZADORES

TEST RACING

MERCEDES-AMG GT2



la curva, los neumáticos traseros tienen dificultades para conseguir tracción. Así que lo intentaré en tercera. Tampoco es mejor, al contrario, porque a velocidades más bajas el par es mayor, se aplica de forma más directa y el control de tracción parece neutralizar aún más el empuje hacia adelante.

Breve parada en boxes. Usando presión de aire, tres varillas delgadas se extienden desde los bajos, levantando el automóvil lo suficiente para que las cuatro ruedas pierdan contacto con el suelo y se puedan desmontar con una llave de impacto. "Dado que el recorrido discurre en el sentido contrario a las agujas del reloj y la carga es ligeramente mayor a la derecha, desde el principio ajustamos la presión de llenado en este lado un poco más baja", dice el ingeniero de datos Jens Wicklein. Antes de la salida, su monitor en el puesto de mando muestra 1,56 bar y muchos otros valores, transferidos permanentemente desde el vehículo a boxes mediante una tarjeta SIM.

Probablemente ahora también verá los tres números con fondo verde que me indica la pantalla de instrumentos de Bosch cuando me acerco a la curva ocho: menos 0,02 segundos en comparación con mi vuelta más rápida hasta la fecha. Apenas se puede ver la curva ocho porque va hacia la izquierda y hacia abajo, con algo colgando hacia afuera. Así que sólo puedo adivinar el punto de frenada, pero no quiero perderlo, así que llego un poco antes que en la vuelta anterior. Pero al menos es lo suficientemente tarde como para desacelerar en la curva y tomar impulso conmigo.

De nuevo un vértice tardío, un ángulo de dirección, sin correcciones: habla del ABS que funciona

**OCHO BARRAS LED ROJAS
PARPADEANTES Y EL
MENSAJE "SHIFT UP" TE
RECUERDAN QUE DEBES
CAMBIAR DE MARCHA**





MERCEDES-AMG GT2

Precio: 486.710 euros

MOTOR

Ocho cilindros en V con dos turbocompresores. Diámetro x carrera (mm): 83,0 x 92,0. Cilindrada: 3982 cm³. Potencia: 707 CV (520 kW) a 6.500 rpm. Par motor: 800 Nm a 4.000-6.000 rpm

TRANSMISIÓN

Tracción trasera, con caja de cambios secuencial de seis velocidades, control de tracción ajustable.

CHASIS

Suspensión: paralelogramo deformable. Frenos: Discos de acero autoventilados, diámetro 390/355 mm, ABS Racing. Neumáticos: 325/660-18 delante y 325/705-18 detrás en llantas de 12,0 y 13,0 pulgadas.

COTAS

Largo x ancho x alto: 4.571 x 2.024 x 1.290 mm. Distancia entre ejes: 2.635 mm. Volumen del tanque: 120 litros. Peso en vacío sin combustible: 1.400 kg (aprox. 1.494 kg con el tanque lleno). Potencia relación de peso: 2,1 kg/hp.

PRESTACIONES

Aceleración 0-100 km/h: n.d.
Velocidad máxima: 320 km/h

ES
BUENO QUE
LOS COCHES DE
CARRERA NO TENGAN
PANTALLAS TÁCTILES.
TAMBIÉN ES BUENO QUE
EL V8 BITURBO PLANO
DE VELOCIDAD FIJA
FUNCIONE AQUÍ

TEST RACING

MERCEDES-AMG GT2





AMG
PIDE CASI
487.000 EUROS POR
EL GT2 PREPARADO PARA LA
CARRERA, IMPUESTOS INCLUIDOS.
LOS COSTES OPERATIVOS DE
UNA TEMPORADA DE CARRERAS
PROBABLEMENTE RONDAN LAS
SEIS CIFRAS, CALCULADOS EN
UNOS 14 EUROS POR KILÓMETRO
[EXCLUYENDO LLANTAS,
COMBUSTIBLE,
FRENOS.]



con precisión y de la distribución equilibrada de la fuerza de frenado, que se puede ajustar entre la parte delantera y la trasera. En las curvas nueve y diez, los bordillos son planos, por lo que sólo puedo empujarlos brevemente (una vez a la izquierda, otra a la derecha) e inicialmente permanecer a fondo en el acelerador. Luego, retrasándome de nuevo, me apresuré a prepararme para el número once. Probablemente demasiado lejos. Al menos el ligero menos en la pantalla se convirtió en un plus de 0,31 segundos. Segunda marcha, casi 80 km/h, la salida es correcta y el tiempo de vuelta objetivo se acerca nuevamente al objetivo. Bueno para el ego. Acelera a fondo en la siguiente recta. En definitiva, el sonido de mayor frecuencia, algo ronco, no provocado ni por filtros de partículas ni por catalizadores.

Empápate del sonido suave y acelerado del Flatplane V8. No tiene nada que ver con los graves de los GT normales ni con la orquesta de heavy metal del motor GT3 atmosférico de gran volumen que ya se utiliza en el SLS. Sube a cuarta velocidad, 190 velocidades y ¡bang!, llega la curva 12. Desacelera, reduce la marcha, gira y vuelve a abusar del cigüeñal con torque, llévate el impulso contigo. Más 0,07 segundos. Eso podría ser algo.

Empezar una carrera en GT2 es menos realista que lograr una nueva marca personal, a menos que me amenacen con una herencia inesperada-

**EMPÁPATE DEL SONIDO
SUAVE Y ACELERADO
DEL FLATPLANE V8. NO
TIENE NADA QUE VER
CON LOS GRAVES DE LOS
GT NORMALES NI CON
LA ORQUESTA DE HEAVY
METAL DEL MOTOR GT3
ATMOSFÉRICO**

TEST RACING

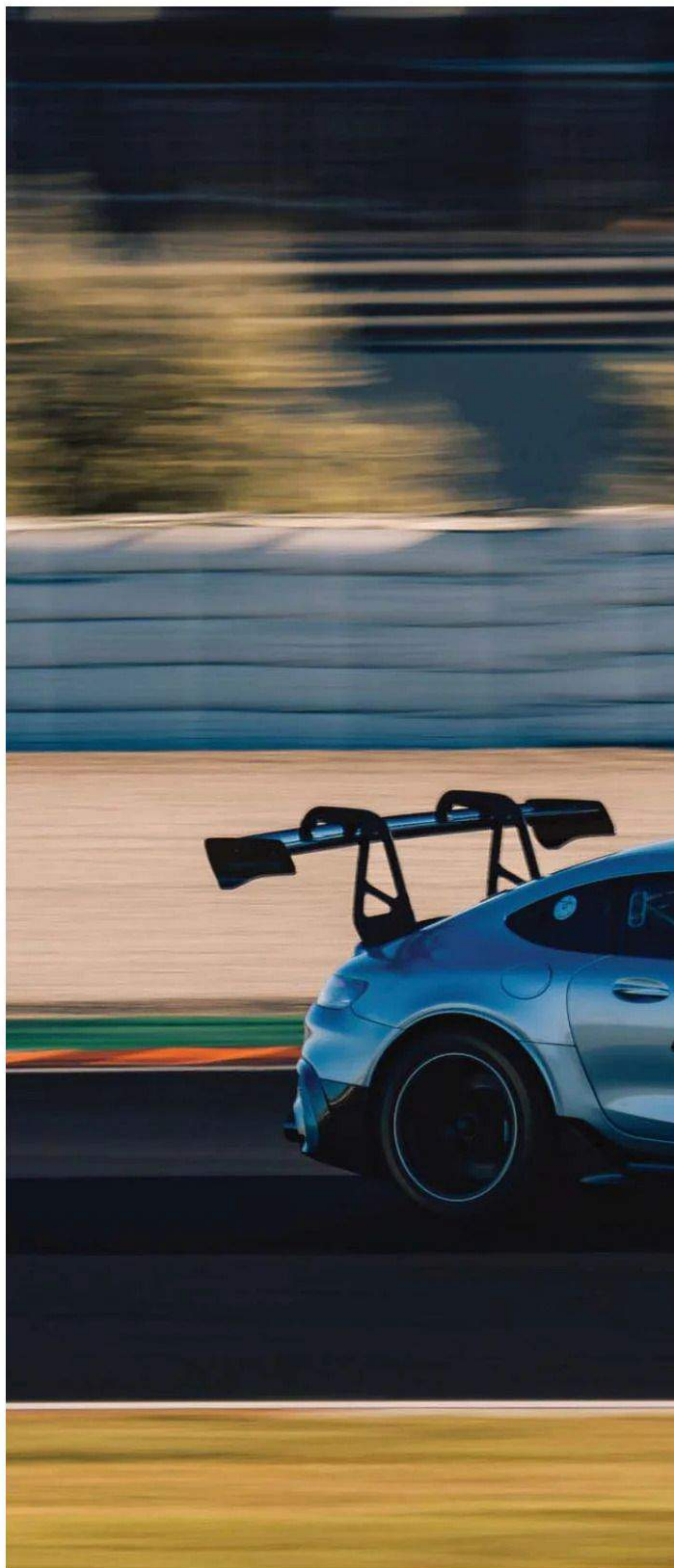
MERCEDES-AMG GT2



mente generosa o con la correspondiente lotería. AMG pide casi 487.000 euros por el GT2 preparado para la carrera, impuestos incluidos. Los costes operativos de una temporada de carreras probablemente rondan las seis cifras, calculados en unos 14 euros por kilómetro (excluyendo llantas, frenos, combustible). Y luego necesitas un equipo que se encargue de todo mientras tú haces girar el volante con diligencia y te diviertes.

En el circuito de prueba GT2 sigue la curva 13. Una larga izquierda que pasa por una pequeña colina se abre un poco, pero se cierra al final en el tramo de bajada. Y para empeorar las cosas, entra en la curva 14, 100 grados a la izquierda. Aquí también se frena sin ver el punto de giro. De 210 a 85 km/h. La parte trasera se inquieta por un momento y abro un poco la dirección. Al mismo tiempo, cambie a segunda velocidad y acelere con fuerza nuevamente desde arriba. Menos 0,15 segundos. Ocho barras LED rojas parpadeantes y el mensaje "Shift Up" con un fondo rojo y un gran signo de exclamación detrás le recuerdan que debe cambiar de marcha. Entonces tercero, cuarto, quinto, siempre hasta justo antes del limitador. Línea objetivo: menos 0,37. Continúe en sexta marcha. 268 km/h antes del punto de frenada de la curva 1. Gira y deja que te lleve hasta la muesca angular exterior. Esta vez con plena intención. Porque ahora sé lo que Thomas siempre supo: el GT2 puede hacerlo. 🏎️

**A VELOCIDADES MÁS
BAJAS EL PAR ES MAYOR,
SE APLICA DE FORMA MÁS
DIRECTA Y EL CONTROL
DE TRACCIÓN PARECE
NEUTRALIZAR AÚN MÁS EL
EMPUJE HACIA ADELANTE**



A silver Mercedes-AMG GT2 racing car is shown from a front-three-quarter view, driving on a racetrack. The car features a large rear wing, racing stripes, and the number '99' on its side. The background is blurred to convey speed.

CON
EL AMPLIO
ALERÓN TRASERO
MONTADO SOBRE
PUNTALES DE CUELLO
DE CISNE, EL GT2 SE
PARECE AL GT3, MÁS
AERODINÁMICO Y
LIGERO.

TAG HEUER

CARRERA CHRONOGRAPH X PORSCHE 963

GOOD NEWS

Los caminos de Tag Heuer y Porsche estaban destinados a unirse inevitablemente con sus orígenes basados en el nombre Carrera. A ello se suma esa unión con Las 24 Horas de Le Mans y la inspiración no tardaría en llegar. Como acaba de suceder con el lanzamiento de su última criatura, el Carrera Chronograph x Porsche 963, este último como el nombre del coche con el que han competido en la edición 2024 de la mítica prueba de resistencia francesa.

Esta pieza de relojería está limitada a una edición de 963 unidades. Combinando la ingeniería automovilística con la relojería, las subesferas presentan cuatro bloques de Super LumiNova (SLN), inspirados en el innovador diseño de luces LED de Porsche en el moderno icono, el Porsche 911. En la oscuridad, los bloques SLN de la esfera, junto con el indicador de fecha revestido de SLN, iluminan los elementos de diseño inspirados en Porsche. La esfera está esqueletada con formas tubulares que recuerdan al chasis de los coches de competición, mientras el bisel es de carbono. La forma de la correa de caucho del reloj se inspira en el conducto de aire de baja resistencia tipo NACA. Los tonos elegidos para el reloj son los emblemáticos colores de competición de Porsche: blanco, rojo, y

Cada TAG Heuer Carrera Chronograph x Porsche 963 está numerado individualmente XXX/963 y se presenta en un exclusivo estuche, que incluye una bolsa de viaje y una mención a su condición de edición limitada. Y todo ello por un precio de 9.050 euros.



GT SPEED

Bentley Motors ha presentado la cuarta generación del Continental GT Speed. No solo se ha rediseñado, sino que emplea un sistema de propulsión híbrido con 782 CV y 1.000 Nm, procedente de un motor V8 de 4.0 litros que trabaja en conjunto con un motor eléctrico de 190 CV. Una arquitectura eléctrica de 400 voltios completamente nueva hace posible el equipamiento de motorización más avanzado que puede ofrecer una marca de automóviles de lujo en la actualidad, con unas emisiones de 29 g/km de CO2 en el ciclo de conducción WLTP y una autonomía eléctrica de 85 km. El par motor se ha incrementado en más de un 11% en comparación con el Continental GT Speed con motor W12. La batería de 25,9 kWh, la cual está montada detrás del eje trasero.



NUEVO RÉCORD

Audi ha establecido un nuevo récord de vuelta en Nürburgring-Nordschleife con una unidad de preproducción del nuevo RS 3. Frank Stippler, piloto de carreras y desarrollo de Audi Sport, marcó un impresionante tiempo de 7:33,123 minutos, superando en más de cinco segundos la vuelta rápida actual en esta categoría, confirmando de nuevo que el modelo más deportivo de la actualizada familia A3 vuelve a ser el coche compacto más rápido.



TAG HEUER MONACO

SIGUE LA LEYENDA

La firma relojera suiza acaba de lanzar una nueva versión en azul oscuro de su legendario modelo Mónaco. Ese color se ha elegido por la inspiración mediterránea del Principado y contrasta muy bien con las agujas e indicadores en color ama-



rillo que dicen es un guiño a las chispas de los coches al pasar por sus calles en la competición.

La caja de 39 mm es de titanio DLC negro de grado 2 con chorro de arena Cristal de zafiro biselado y abombado. El fondo de zafiro atornillado de titanio DLC negro de grado 2 pulido con chorro de arena Hermeticidad: 100 metros.

La correa de caucho y piel de becerro azul con relieve con cierre desplegable de titanio DLC negro arenado de grado 2 con doble pulsador de seguridad. El precio del nuevo y moderno Tag Heuer Monaco Chronograph es de 11.000 euros.

ACCESORIOS M5

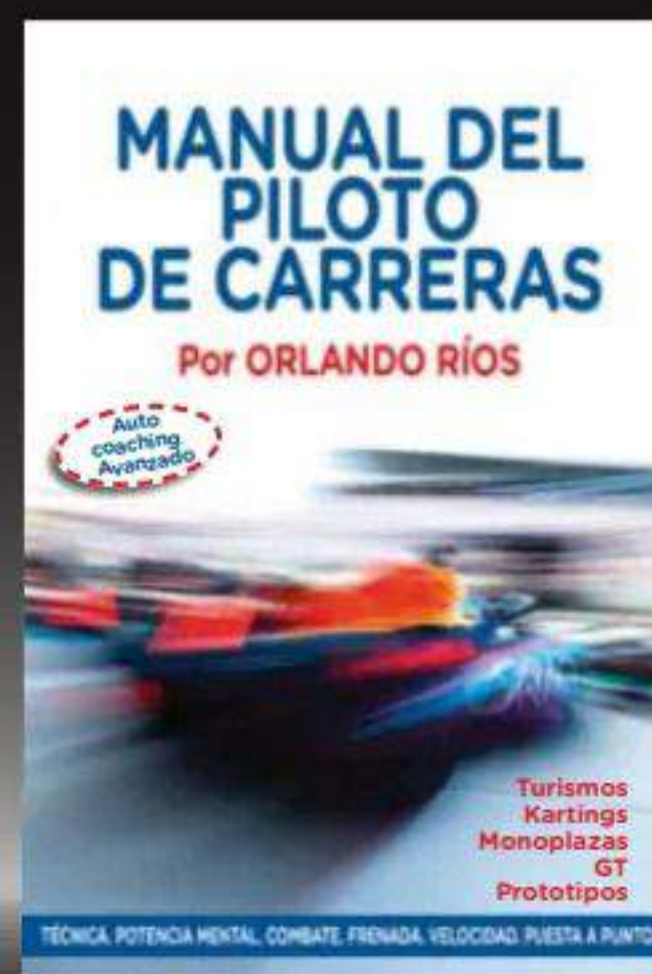
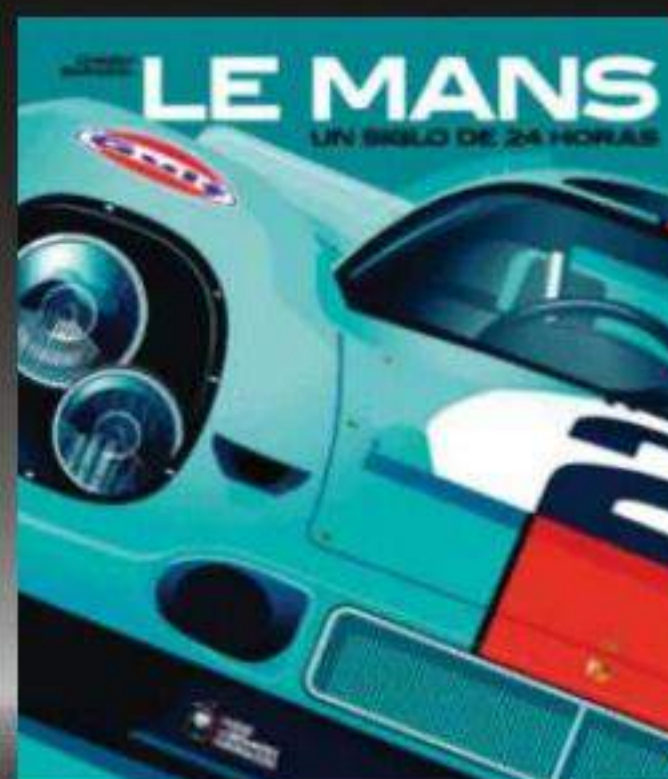
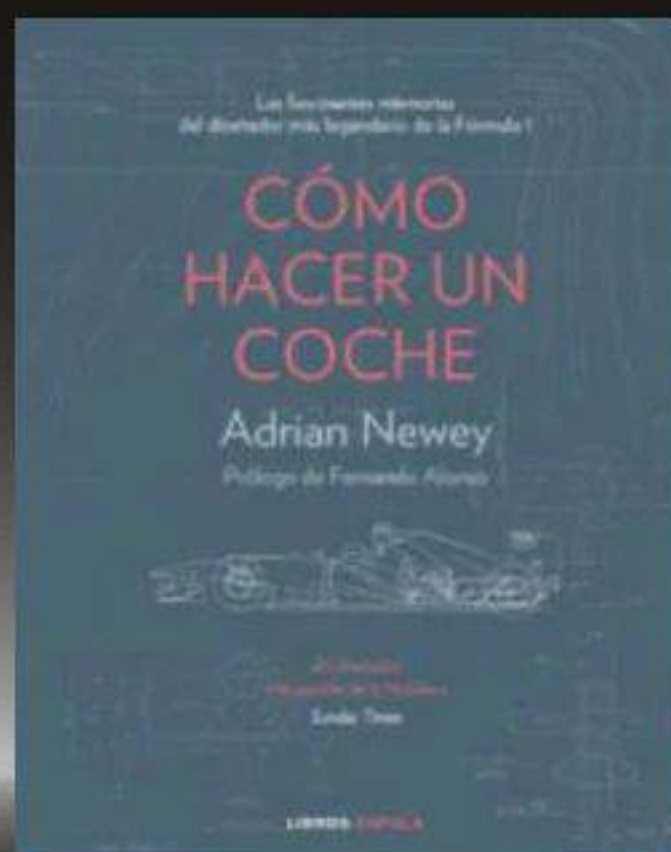
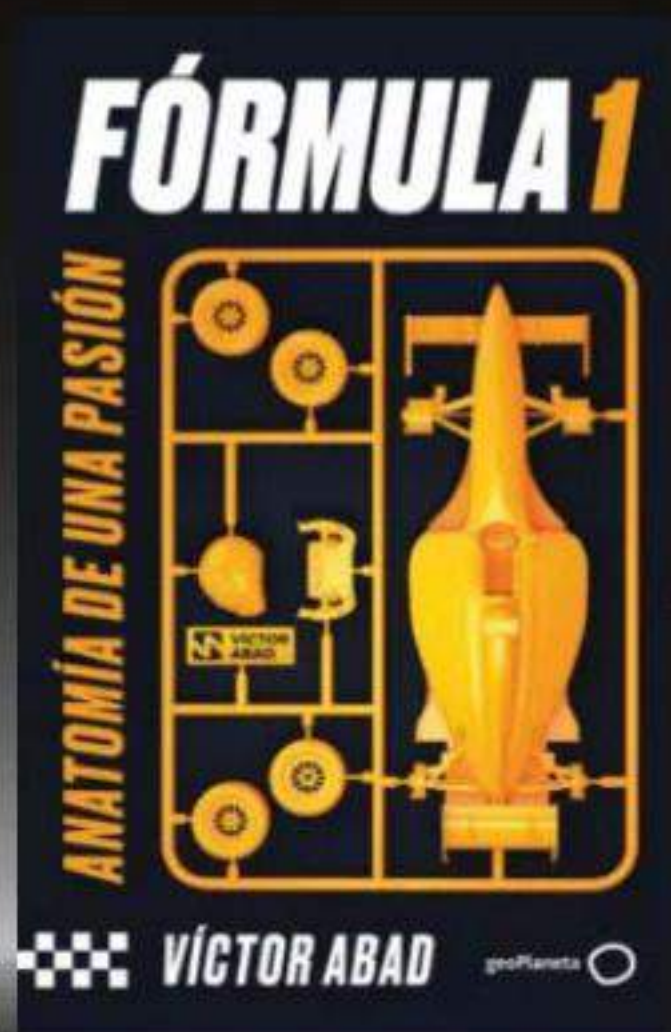
BMW M PERFORMANCE

El nuevo BMW M5 también contará con su gama de accesorios para potenciar la imagen y prestaciones de un icono del automóvil. La nueva generación es la séptima y llega cargada de novedades como su propulsión híbrida enchufable, adaptándose así a los nuevos tiempos. Pero el departamento M Performance no ha dejado pasar la oportunidad de ofrecer un catálogo de piezas cada cual más sugerente. El más llamativo de todos es el difusor trasero M Performance de fibra de carbono de dos secciones. Se combina con los embellecedores del tubo de escape M Performance de fibra de carbono. Los embellecedores del tubo de escape M Performance están fabricados con una mezcla de titanio y fibra de carbono. El difusor se



ofrece como complemento del spoiler trasero incluido en el paquete exterior M Carbon o junto con el spoiler trasero M Performance pro de fibra de carbono, también disponible como opción de reequipamiento.

GOOD BOOKS



FÓRMULA 1: ANATOMÍA DE UNA PASIÓN

Autor: Víctor Abad
Editorial: geoPlaneta
Páginas: 239
Precio: 19,95 €

Víctor Abad ya tenía en mente este libro ("la introducción a la Fórmula 1 que me habría gustado leer en mis inicios") cuando Planeta le contactó para proponerle una obra sobre la F1. Su manuscrito encajaba perfectamente y se ha convertido en una guía básica del deporte, que disecciona todos los aspectos de la categoría reina: el piloto, el equipo, el coche, el motor, los neumáticos, los circuitos, las carreras... Se supone que está pensado para principiantes, aquella marea de jóvenes que, de un tiempo a esta parte, se han entusiasmado con la F1. Pero la prosa didáctica, amena y rigurosa del autor también sabe enganchar a los supuestos "expertos", que encontrarán aquí todo aquello que se supone que ya sabían y, también, muchos detalles en los que tal vez no habían caído.

CÓMO HACER UN COCHE

Autor: Adrian Newey
Editorial: Libros Cúpula
Páginas: 395
Precio: 27,95 €

Ahora que Adrian Newey está de actualidad por su anunciada salida de Red Bull, es un buen momento para revisitar sus memorias, que ya van por la segunda edición. Más aún por el hecho de que Fernando Alonso firma el prólogo de la versión española, y Aston Martin es uno de los posibles destinos del mago de la aerodinámica. "En 2007, y tras abandonar Woking [McLaren], estuve en la fábrica de Red Bull charlando con Newey y empezamos a hablar de la posibilidad de correr con ellos en 2008. Pero decidí volver a Renault", revela Fernando. "La de veces que he escuchado en una reunión que ya habían entendido por qué Adrian había hecho esto o aquello", añade. En este libro, Newey explica en primera persona todo lo que sus rivales habrían querido saber de antemano.

LE MANS: UN SIGLO DE 24 HORAS

Autor: Charly Barazal
Editorial: PoeBooks
Páginas: 306
Precio: 40 €

Las 24 Horas de Le Mans atraviesan un momento dulce. Ocasión ideal, pues, para lanzar una gran historia sobre la carrera que define una especialidad. No es este el primer libro en español sobre Le Mans, porque, hace unos años, Luis Ortego publicó una selección de historias y anécdotas alrededor de la carrera. Esta obra de gran formato es mucho más ambiciosa y se complementa a la perfección con aquella. El especialista Charly Barazal ha compuesto una crónica de Le Mans, año a año, desde 1923 hasta 2023, publicada por la entusiasta editorial PoeBooks. La selección gráfica es apabullante (¡3.500 fotos!), y los textos cumplen bien la función de ilustrar la evolución de las 24 Horas. Incluye un capítulo final sobre los 40 pilotos españoles participantes.

MANUAL DEL PILOTO DE CARRERAS

Autor: Orlando Ríos
Páginas: 156
Precio: 29 €

Orlando Ríos es un viejo conocido de los aficionados españoles. Durante muchos años, fue colaborador de nuestra revista hermana, Autopista, y es autor de un libro ya mítico sobre suspensiones de carreras. Pero su trayectoria va mucho más allá: estuvo en los equipos Lotus y Williams de F1 a caballo de los setenta y ochenta, y fue propietario de un equipo de GT. Desde hace diez años, se ha especializado en el "coaching" de pilotos, y este libro (disponible en Amazon) desmenuza su método, fruto de su dilatada experiencia. Los capítulos se agrupan en tres partes: análisis de los aspectos que influyen en el pilotaje (neumáticos, trayectorias, visualización avanzada...); telemetría y simulador, y puesta a punto. De interés también para aficionados que quieran profundizar.



GUERRA

EN LA CARRETERA

ESTRENO EXCLUSIVO
I JUEVES 5, 22:15

BREAK

Canal de TV disponible en:



MÁSMÓVIL





ÁLVARO COUSO TOMÁS
Historiador Iconoclasta

DISTINTAS SOMBRAS

T

engo una manía que se agudiza en verano, soy muy fanático de las gafas de sol y me fijo en los conductores que me rodean y lo que se ponen para evitar el astro rey, los hay que se ponen gafas tendenciosas de las de último grito como se decía antes, ahora que lees esto están de moda las de gran formato metálicas y en plan que vives en Miami aunque estés en Burgos, de estas que utilizan los corredores con patillas fluorescentes, todo muy ochentero según mi punto de vista, son los más complicados de definir, como van por modas los mismo te conducen un Tesla con descuentos que un Granadier sin puertas y comenta por foros que habló con Singer para que le fabricaran uno.

Yo voy pasando conductores parado en cualquier semáforo de cualquier ciudad y con una tienda Tesla de fondo o una del Cien Montaditos, el siguiente lleva una Rayban Wayfarer clásicas en negro, como las que suelo llevar yo la mayoría de ocasiones, de aburrido la verdad, nos creemos Tom Cruise en Risky Business pero estamos más cerca de los Blues Brothers por el

tema panza, y me da que la mayoría pecamos de sosos y aburridos e interesantes diciendo que escuchamos Jazz, y vamos que llevo de diario un Audi gris de los que cuesta encontrar en un parking del maldito IKEA y lo peor de todo que me creo exclusivo por llevar el acabado S-Line de las narices.

Siempre en el grupo esperando en el semáforo el de las gafas de colores metalizados con espejos de tonos rosados azules o verdes, de esas polarizadas creo que se llaman, esos son los mas horteras de todos, y suelen acompañar la cosa con una furgoneta para llevar las bicicletas el fin de semana después de trabajar de contable, en realidad no le gusta la furgoneta y lo deja claro poniéndole alguna pegatina de la temática "bicicletil" para que te quede claro que lo único que tiene de repartidor son guantadas que reparte al saco en el gym mas barato del barrio, y joder, estos suelen saber más de Fernando Alonso que el mismísimo Fernando Alonso.

Aparece una nueva especie, los de las gafas que llevamos a mediados de los años 2000, de forma ajustada con forma de Alien que diseñaba Oakley y que te transporta al mundo de Mulder y Scully sin quererlo, estos van escuchando Trap y lo mismo llevan el pelo de color lila que verde, llevan un movimiento de cabeza con una cadencia mientras conducen que aciertas sin saberlo que se trata de Travis Scott el que está sonando, casi siempre en un Seat Ibiza Fr o similar y con la pintura ya mate y desgastada por el sol de tanta rave.

Un oasis de frescor cuando me percató de la chica con las gafas blancas al estilo Audrey o Kurt Cobain, con coleta y sin guantes, guantes que si se los pone el marido para hacer unas curvas el sábado por la mañana, mirada fija al frente y bebiendo de la Stanley más exclusiva y solo distraída por un like en alguna red social, sigue parada en el semáforo en silencio gracias al star-stop del último Fiat pequeñito de color blanco perlado y con posibilidad de descapotar por si apetece pasear por alguna carretera bucólica.

Me gusta cuando entre tanta sombra ocular encuentro el renacido de Notorious Big, con unas Dolce & Gabbana, adoro el estilo de ese tipo con barba perfilada y chándal con rayas doradas siempre con riñonera, me gusta el brillo de las cadenas al cuello y lo bien que quedan en ese BMW, y me gusta imaginar que no va al módulo de visita a ver a su colega si no que es el dueño de una multinacional dedicada al ajedrez con miles de trabajadores a su cargo.

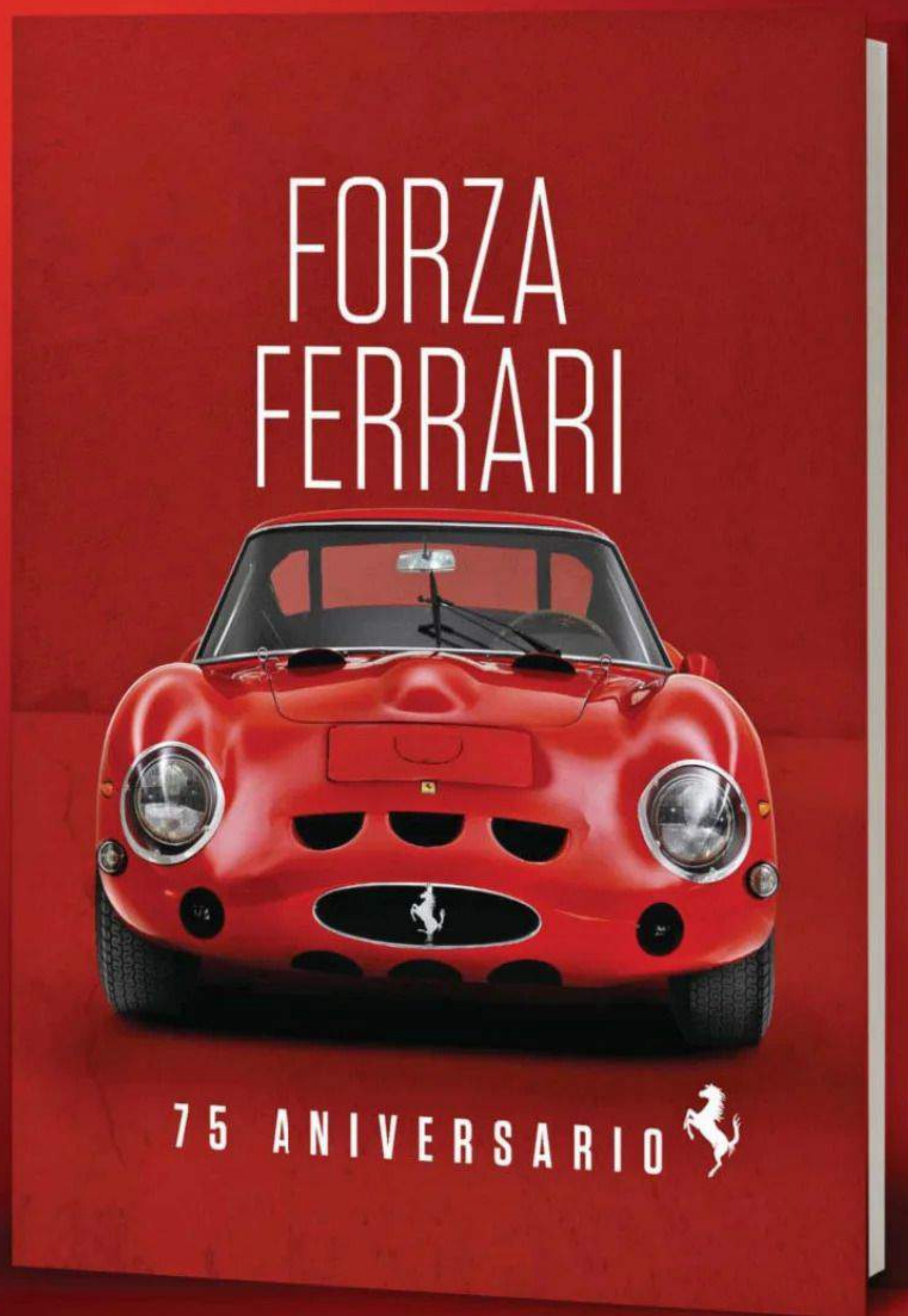
Me gusta imaginar esas vidas pero la realidad es que el semáforo se pone en verde y en unos metros ya me habré olvidado de esas personas perdiendo el tiempo como yo he imaginando que soy un aburrido. 🚗

“

la mayoría pecamos de sosos y aburridos e interesantes diciendo que escuchamos Jazz, y vamos que llevo de diario un Audi gris de los que cuesta encontrar en un parking del maldito IKEA y lo peor de todo que me creo exclusivo por llevar el acabado SLine de las narices

”

LIBRO PARA COLECCIONISTAS



EDICIÓN
LIMITADA

Un repaso a la historia de la marca más icónica de la automoción a través de las pruebas de sus modelos míticos, todo ello aderezado por un recorrido obligatorio por su trayectoria en la F1.

UN LIBRO IMPRESCINDIBLE EN TU BIBLIOTECA



YA A LA VENTA. Reserva ya tu ejemplar en Ferrari@slib.es

Tlfno. 910604483 Web: suscripciones.sportlifeiberica.es

TEST MERCEDES AMG GT 63 S E PERFORMANCE

GRAN



DIOSO

ES UNA ENORME BERLINA, PERO TAMBIÉN ES UN GRANDIOSO DEPORTIVO. EN TODOS LOS CIRCUITOS SE HA COMPORTADO DE FORMA ESPECTACULAR Y NOS HA ENSEÑADO A CONDUCIR DE DIFERENTE MANERA PARA APROVECHAR LOS IMPULSOS QUE PROPORCIONA SU ELECTRIFICACIÓN E PERFORMANCE A MODO DE OVERBOOST DURANTE DIEZ SEGUNDOS. ESTO LO HA PERMITIDO SER LA BERLINA DE LUJO MÁS RÁPIDA DE LA HISTORIA.

Texto: Christian Gebhardt/ J.I. Eguiara. Fotos Hans-Dieter Seufert



MERCEDES AMG GT 63 S E PERFORMANCE





Después de más de 20 años y miles de vueltas, realmente creo que conozco el Nordschleife con los ojos cerrados, pero para el rápido paseo por Eifel en el Mercedes-AMG GT 63 S E Performance, el equipo de Affalterbach pegó un boceto de la ruta del Nordschleife en mi panel. No, en el papel DIN A4 no hay nuevas sugerencias de líneas ideales, sino esta estrategia E-boost para la súper ronda de pruebas con el primer híbrido de alto rendimiento de AMG.

¿Por qué hasta ahora el Supertest sólo ha tocado ligeramente el tema de la electrificación? Porque todavía escasean los coches deportivos eléctricos serios que puedan sobrevivir a una vuelta al Nordschleife. Los fabricantes también siguen luchando por afrontar el desafío de las superpruebas con un vehículo eléctrico.

Por ejemplo, aunque Porsche ya ha conseguido una vuelta récord oficial en el propio Ring, han cancelado el Taycan Turbo S que se había solicitado recientemente para el supertest; actualmente el procedimiento es demasiado complejo para implementarlo en el supertest.

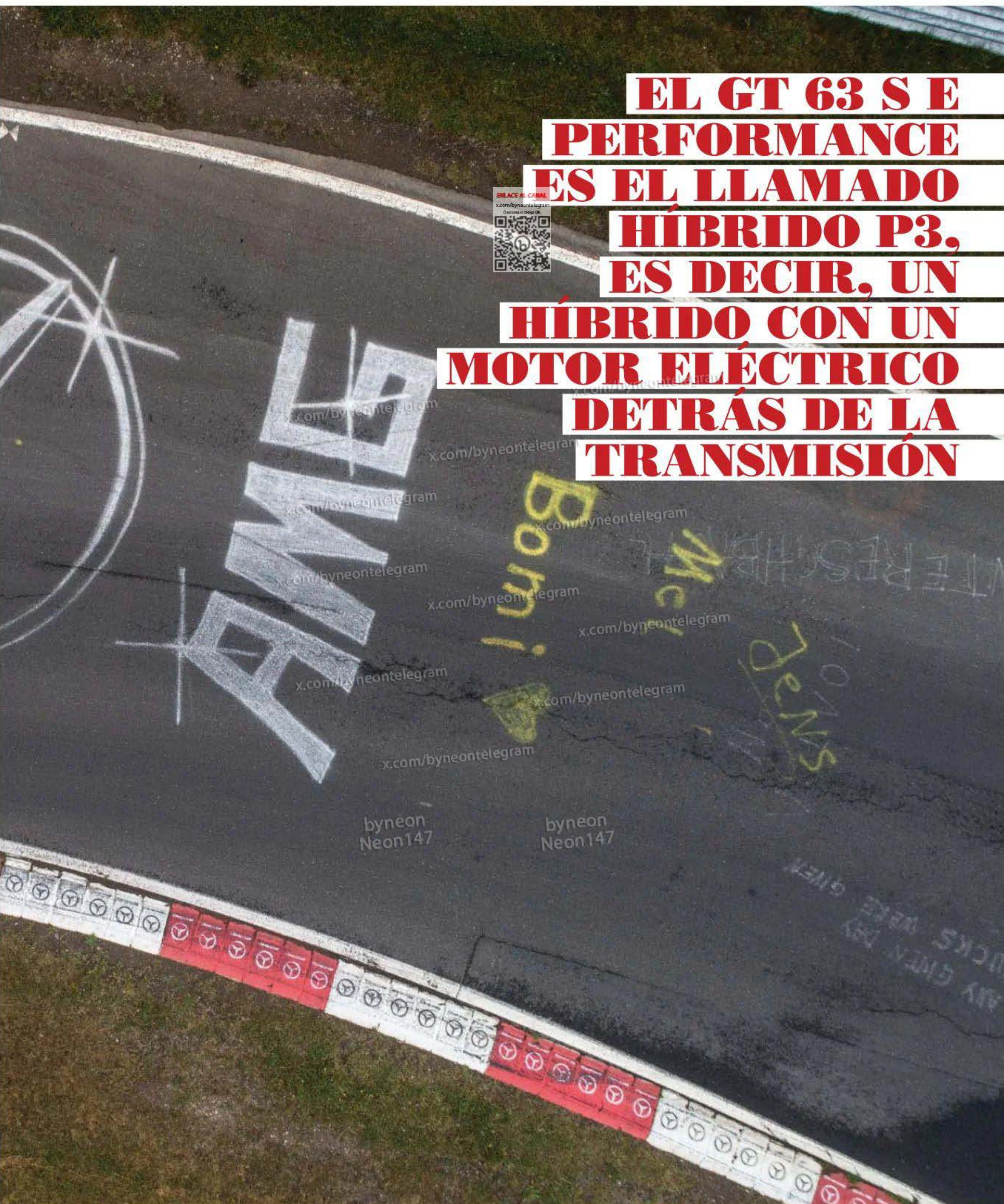
Si bien todavía falta un tiempo para la primera "súper prueba totalmente eléctrica", hoy nos dedicamos a la tecnología híbrida, la supuesta tecnología de transición a la era supuestamente totalmente electrificada. Después del Porsche 918 Spyder y el Honda NSX, el Mercedes-AMG GT 63 S E Performance es sólo el tercer vehículo parcialmente electrificado que participa en la súper prueba.

AMG combina el V8 biturbo de cuatro litros y 639 CV, ya conocido del anterior modelo X-290,

**LA COMBINACIÓN DE
MOTOR DE COMBUSTIÓN
Y MOTOR ELÉCTRICO
PRODUCE UNA POTENCIA
DEL SISTEMA DE 843 CV**



**EL GT 63 S E
PERFORMANCE
ES EL LLAMADO
HÍBRIDO P3,
ES DECIR, UN
HÍBRIDO CON UN
MOTOR ELÉCTRICO
DETRÁS DE LA
TRANSMISIÓN**







"LA BATERÍA TENÍA QUE ENTREGAR POTENCIA, SER LIGERA Y TENER ENERGÍA PARA UNA VUELTA AL NORDSCHLEIFE",

EXPLICA SEBASTIAN LIENDO

con un motor eléctrico síncrono de excitación permanente en la parte trasera. La combinación de motor de combustión y motor eléctrico produce una potencia del sistema de 843 CV y un par máximo del sistema de hasta 1.470 Nm. Esto convierte al GT 63 S E Performance en el vehículo de serie más potente de AMG hasta la fecha.

El GT 63 S E Performance es el llamado híbrido P3, es decir, un híbrido con un motor eléctrico detrás de la transmisión. En este caso, el motor eléctrico y el motor de combustión están completamente separados entre sí, pero actúan sobre el mismo árbol de transmisión o eje motriz. El motor eléctrico de 150 kW (204 CV) está situado en el eje trasero del GT 63 S E Performance y está integrado allí con una transmisión de dos velocidades conmutada eléctricamente y con el diferencial autoblocante del eje trasero controlado electrónicamente en una Electric Drive Unit (EDU).

La batería de iones de litio también está ubicada en la parte trasera, encima del eje trasero, y está diseñada para una rápida producción y absorción de energía. "La batería tenía que entregar potencia, ser ligera y tener energía para una vuelta al Nordschleife", explica Sebastian Liendo, desarrollador de simulación y dinámica de conducción en AMG, antes de conocer los requisitos para el sistema de almacenamiento de energía.

Aunque el GT 63 S E Performance no fue concebido como un enchufable, sino que utiliza deliberadamente la tecnología híbrida "sólo" como apoyo a las prestaciones, aún así puede recorrer doce kilómetros y hasta 130 km/h de forma puramente eléctrica. Un AMG silencioso y puramente eléctrico causará más tarde asombro en el ámbito residencial; teniendo en cuenta las previsiones de futuro, el énfasis está en "todavía". No se siente tan mal si no te despiertas con el V8 parloteando por el vecindario por la mañana.

Antes de la vuelta al Nordschleife también hay una imagen surrealista: el acorazado sedán de cuatro puertas se encuentra sobre una plataforma elevadora con mantas eléctricas en el centro de desarrollo AMG en Meuspath, mientras un cable de carga está acoplado detrás de la tapa de carga enchufable abierta del faldón trasero en la conexión allí y el GT 63 S se está cargando. Ahora hay dos gráficos de barras en el grupo de instrumentos, uno para el indicador

HAY SIETE MODOS DE CONDUCCIÓN PARA ELEGIR: ELÉCTRICO, CONFORT, SPORT, SPORT+, SMOOTH, INDIVIDUAL Y RACE. EN HOCKENHEIM Y NORDSCHLEIFE RECOMENDAMOS EL MODO RACE, QUE AJUSTA TODOS LOS PARÁMETROS DEL VEHÍCULO PARA QUE SEA LO MÁS DEPORTIVO POSIBLE.

MERCEDES AMG GT 63 S E PERFORMANCE

de combustible y otro para el estado de carga de la batería.

Carga de palabras clave: el modo carrera no solo agudiza todos los parámetros del vehículo para lograr la máxima dinámica de conducción posible, sino que también recarga rápidamente la batería cuando los requisitos de energía son bajos. Por lo tanto, la aproximación al ring se realiza en modo carrera para que puedas realizar el circuito con la batería llena.

Esta versión alcanza entonces un peso de 2.358 kilos, 252 kilos más que el anterior GT 63 S sin tecnología híbrida. Desde el punto de vista del piloto, no es un gran consuelo que AMG elogie la batería de alto rendimiento (6,1 kWh) desarrollada internamente por su reducido peso de 89 kilos. De todos modos, a modo de comparación: la batería de 17,9 kWh de un Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid pesa 133 kilos. Gracias a una autonomía puramente eléctrica de 50 kilómetros, el competidor de AMG también obtiene una etiqueta "Cero", que el AMG no puede llevar.

El principal desafío en el segmento de los vehículos deportivos en lo que respecta a la tecnología eléctrica es la lucha contra el elevado peso. Entre nosotros: en principio, una maleta llena como la del GT 63 S no tiene cabida en una pista de carreras. "El objetivo de nuestros coches es siempre: el coche tiene que poder completar la vuelta al Nordschleife. Luego optimizamos los sistemas", afirma Demian Schaffert, desarrollador de dinámica de conducción de AMG, que en 2020 estableció con el modelo predecesor GT-63-S el récord de Nordschleife para vehículos de lujo con su modelo predecesor, el GT-63-S, que sigue vigente en la actualidad. El objetivo de desarrollo del E Performance era, por supuesto, hacer que el coche fuera un poco más rápido que su predecesor con tecnología de combustión pura. AMG habla de un segundo en Nordschleife, por lo que no es mucho teniendo en cuenta todo el esfuerzo.

Sinceramente, antes de la vuelta me sentía muy escéptico debido a su masa, pero el espectáculo de fuegos artificiales en el dinamismo de conducción que el GT 63 S E Performance produce en Nordschleife en su categoría de peso es más que sorprendente. No sólo gracias a los semi-slicks Michelin Pilot Sport Cup 2 MO1 de alta adherencia (aún está por ver si algún cliente pedirá alguna vez estos neumáticos opcionales), sino que el sedán eléctrico gira con una precisión impresionante en Nordschleife y se mantiene en gran medida equilibrado en toda la curva con



**ESTA VERSIÓN ALCANZA
ENTONCES UN PESO DE
2.358 KILOS, 252 KILOS
MÁS QUE EL ANTERIOR
GT 63 S SIN TECNOLOGÍA
HÍBRIDA**

NURBURGRING

PISTA DE PRUEBAS AUTOMOVIL

CIRCUITO DE NURBURGRING

Longitud: 20,6 km
Presión atmosférica: 1.015 mpa
Temperatura ambiente: 17° C
Temperatura del asfalto: 22° C
Velocidad del viento: 0 m/s

VUELTA RÁPIDA
7'28''00

TIEMPOS

SECTOR 1	1.24,3 min
SECTOR 2	1.40,1 min
SECTOR 3	1.43,5 min
SECTOR 4	1.58,0 min
SECTOR 5	0.42,1 min

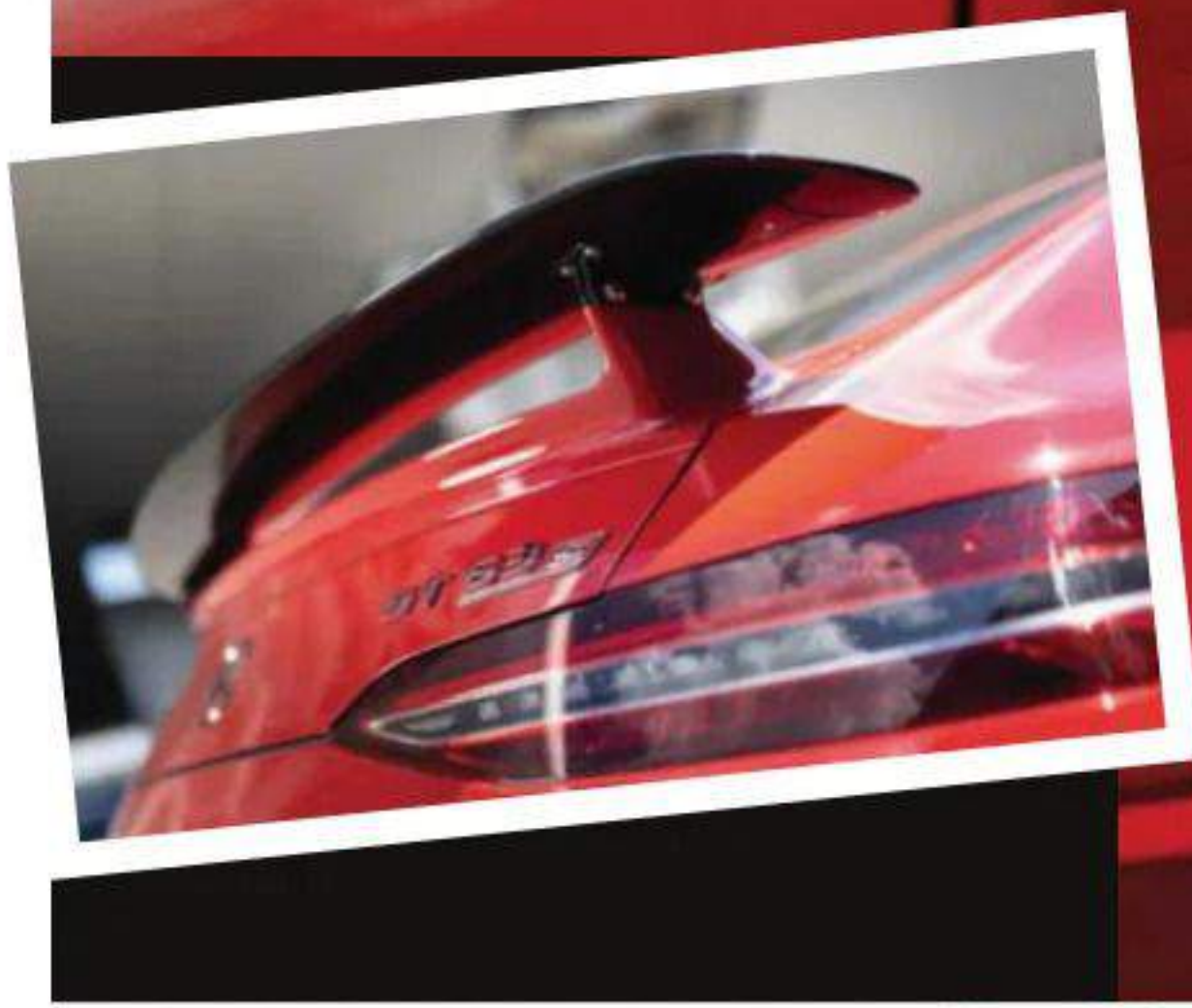
El Mercedes-AMG GT 63 S E Performance convence por su comportamiento de conducción al límite relativamente ágil y, al mismo tiempo, muy relajado. Al límite permanece neutral durante mucho tiempo. Las reacciones de cambio de carga le son casi completamente neutras. La estabilidad de conducción del vehículo con tracción total con

híbrido de alto rendimiento ayuda a generar confianza de inmediato. Sin embargo, se requiere cierta sensibilidad en el pie del acelerador cuando se utiliza el E-Boost. Debido a su empuje continuo, el E Performance a veces se queda derrapando demasiado tiempo de la zaga si el impulso se lleva a cabo antes del final de la curva mientras aún se aplica el ángulo de dirección.

1	6.53	Mercedes AMG GT Black Series
15	7.17	Porsche 911 Turbo S
23	7.28	Mercedes AMG GT 63 S E Performance
28	7.29	BMW M4 Competition xDrive
29	7.30	BMW M5 CS
49	7.36	BMW M5 Competition
49	7.36	Nissan GT-R
71	7.44	Mercedes AMG C 63 S Coupe
77	7.45	Mercedes AMG E 63 S T-Modell
104	7.52	Porsche Panamera Turbo (2012)
152	8.05	Audi RS 6 Avant (2014)



MERCEDES AMG GT 63 S E PERFORMANCE



LOS SEMI-SLICKS SE PRETEMPLAN MEDIANTE MANTAS ELÉCTRICAS. EL MICHELIN PILOT SPORT CUP 2 M01 ESTÁ DISPONIBLE POR UN CARGO ADICIONAL, AL IGUAL QUE EL PAQUETE AERODINÁMICO CON ALERÓN TRASERO FIJO. TAMBIÉN SON OPCIONALES LOS ASIENTOS DEPORTIVOS AMG CON UN CONTORNO IDEAL Y UNA BUENA POSICIÓN AL SENTARSE. EL FRENO CERÁMICO ES ESTÁNDAR.

**EN EL PROGRAMA DE
CONDUCCIÓN RACE, SE
ACCEDE A LA ENERGÍA
ELÉCTRICA MEDIANTE
LA FUNCIÓN KICK-DOWN**



MERCEDES AMG GT 63 S E PERFORMANCE



una configuración de chasis bien equilibrada y una conducción estable. Así es como funciona la manejabilidad.

Sin embargo, el E Performance no puede ocultar su gran peso cuando frena. Aunque el sistema de frenos cerámicos de serie completa la vuelta al Nordschleife de forma estable, destaca por su rendimiento medio. La presión del pedal y el recorrido del pedal del freno varían, siendo a veces un poco pastoso, luego más duro y más corto. En términos de respuesta del pedal, el sistema de frenos del predecesor GT-63-S sin híbridos parecía más estable.

Pero ahora lo más destacado: la propulsión. Saliendo de la curva elevada de Hocheichen a la izquierda, acelere en dirección a Quiddelbacher Höhe. En cuanto las ruedas delanteras del GT 63 S E Performance vuelven a estar rectas después de tomar una curva, llega el momento de acelerar

por primera vez. En el programa de conducción Race, se accede a la energía eléctrica mediante la función kick-down.

Desde el bordillo rojo y blanco a la derecha de la carretera hasta el puente y más allá hasta el nivel de la casa de madera en el puesto 77, cuando la ruta vuelve a subir hacia el aeropuerto, el pedal del acelerador permanece pisado hasta el fondo. En el boceto de ruta que cuelga en mi cabina, esta primera fase de impulso está meticulosamente calculada en 330 metros y en seis segundos.

No es broma, hasta esta primera fase de impulso no pisé el pedal del acelerador a fondo en el Hatzenbach, sino que lo empujé hasta el límite máximo del recorrido del pedal. Al pisar el pedal del acelerador hasta el umbral de kick-down, en el programa Race "sólo" se solicita la potencia del motor de combustión. Si el pedal está pisado a fondo, el motor eléctrico se enciende. Durante la

HOCKENHEIM

PISTA DE PRUEBAS AUTOMOVIL

CIRCUITO DE HOCKENHEIM GP

Longitud: 4.574 km
Presión atmosférica: 1.029 hpa
Temperatura ambiente: 20° C
Temperatura del asfalto: 26° C
Presión de neumáticos en caliente: 2,4/2,4 bar

VUELTA RÁPIDA

1'52''20

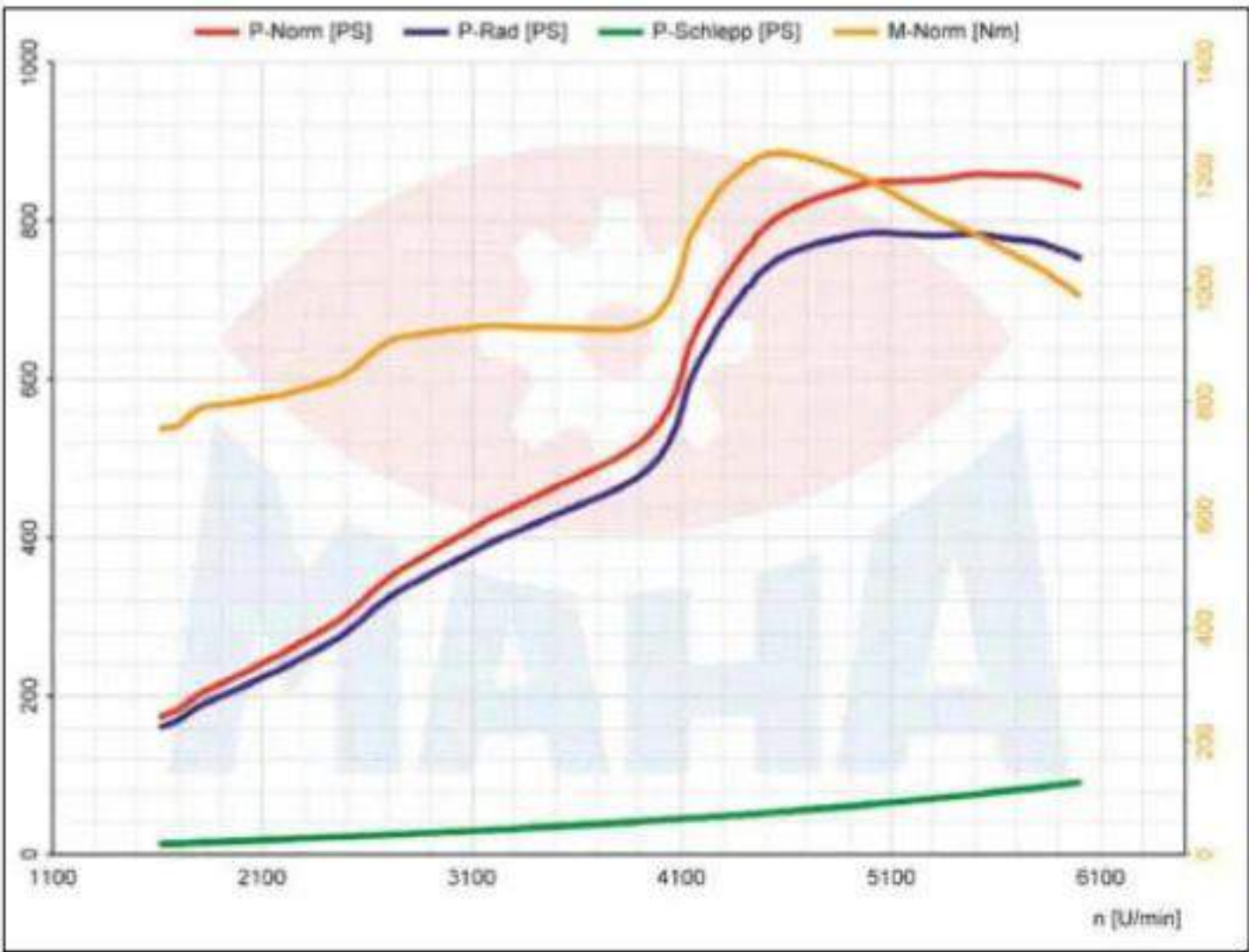


¿La estrategia de impulso para Hockenheim? Desde la entrada a la recta de salida-meta durante tres segundos (149 m); desde la salida a la curva norte durante cinco segundos (219 m); después de la curva 2 durante tres segundos (101 m); luego durante diez segundos (550 m) en la Parabolika; fuera de la curva cerrada durante seis segundos (238 m); desde la curva

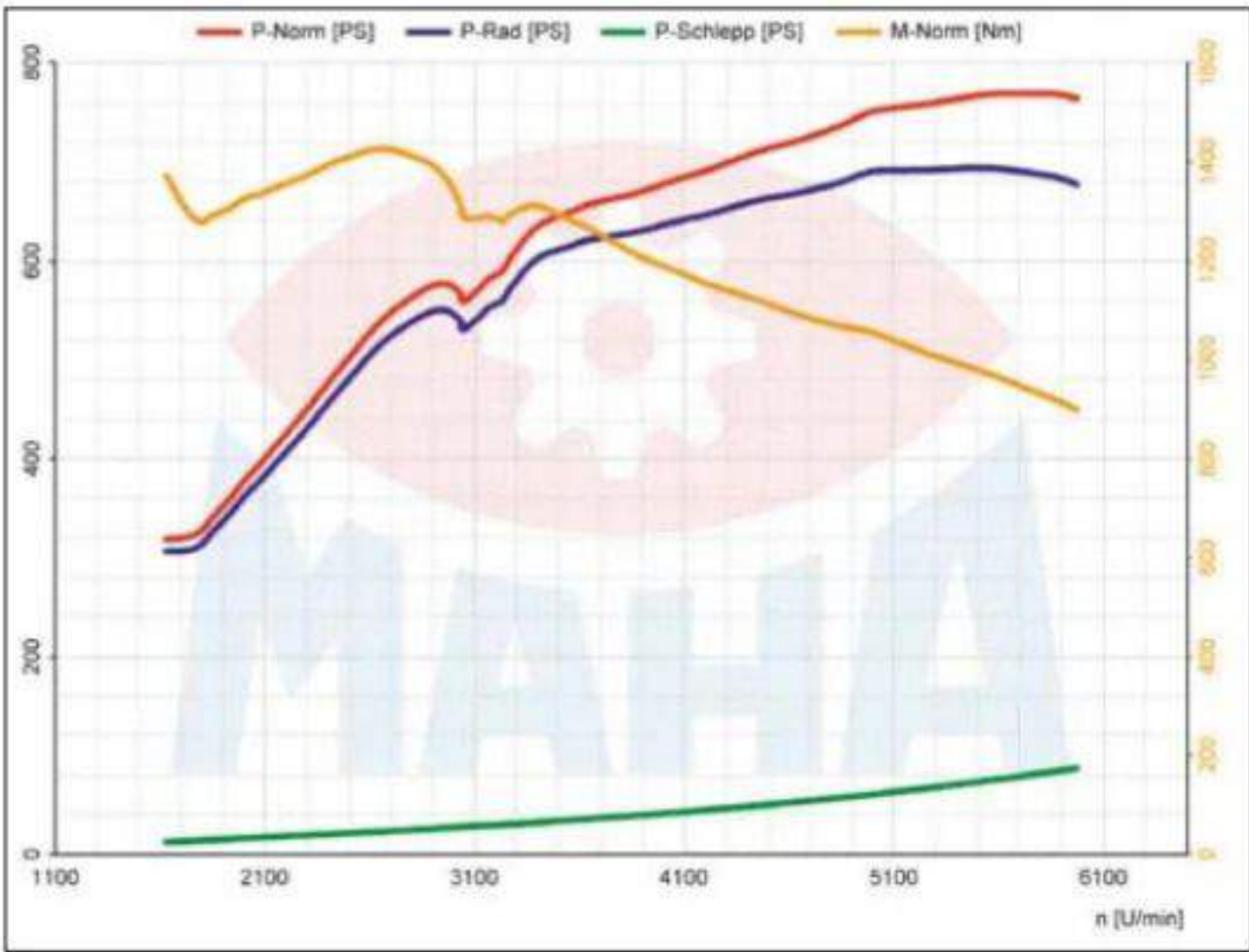
10 salga durante cuatro segundos (152 m); después de la entrada del Motodrom durante dos segundos (61 m); y durante dos segundos (86 m) después la Sachskurve. El fallo de dirección del eje trasero que se produjo en dos ocasiones impidió conseguir un tiempo de vuelta aún mejor. El E Performance es sólo una décima más rápido que su predecesor sin tecnología híbrida.

- 1 **1.43,3** Mercedes AMG GT Black Series
- 2 **1.47,8** Porsche 911 Turbo S
- 8 **1.52,2** Mercedes AMG GT 63 S E Performance
- 9 **1.52,4** BMW M5 CS
- 9 **1.52,4** BMW M8 Competition
- 11 **1.53,0** BMW M4 Competition xDrive
- 12 **1.53,5** Porsche 911 Carrera S
- 14 **1.53,9** Porsche 718 Cayman GT4
- 15 **1.54,8** BMW M2 CS

MEDICIÓN1: 860 PS/1241 NM



MEDICIÓN2: 769 PS/1427 NM



860 CV Ó 769 CV

Debido a que el e-boost sólo dura como máximo diez segundos y el tiempo de medición de potencia es de unos 25 segundos, para este caso especial se muestran dos diagramas. En el diagrama de la izquierda, solo se aceleró a fondo a partir de 4.000 revoluciones y luego el e-boost alcanzó la potencia máxima. El diagrama de la derecha muestra la medición como se realiza normalmente. Aunque el par alcanza brevemente un valor de más de 1.400 Nm, el e-boost cae por debajo de las 3.000 rpm y la curva de par desciende considerablemente. Las mediciones se realizan en banco de pruebas de Maha.

COTAS

Con excepción de desviaciones mínimas, los valores medidos se encuentran dentro del rango de tolerancia especificado por el fabricante. Esto puede verse como una tolerancia de medición. Lo que sorprende son los bajos valores de caída en el límite inferior, a pesar de la preparación para las pruebas de conducción en pista de carreras.

	Valor medido	Valor objetivo [fabricante]
Eje del.	Converg.: 0°12'	0°14' a 0°28'
	Caída: -1°30'	-2°16' a -1°34'
Eje tras.	Converg.: 0°18'	0°11' a 0°17'
	Caída: -1°33'	-2°12' a -1°36'

Peso en la rueda con conductor: 613 kg
Peso en la rueda sin conductor: 587 kg

Peso con el depósito lleno sin conductor: 2.358 kg
Peso del conductor: 75 kg
Peso con conductor: 2.433 kg

Peso en la rueda con conductor: 618 kg
Peso en la rueda sin conductor: 590 kg

Peso en la rueda con conductor: 586 kg
Peso en la rueda sin conductor: 577 kg

Distribución peso del/tras. [%]
sin conductor: 49,4/50,6

Peso en la rueda con conductor: 616 kg
Peso en la rueda sin conductor: 604 kg

RETO SUPERADO. CON LA MÁS MODERNA GENERACIÓN DE BANCOS DE PRUEBAS, LOS ESPECIALISTAS DE MAHA PUDIERON REPRODUCIR FÁCILMENTE EN EL DINAMÓMETRO LOS ALTOS VALORES DE RENDIMIENTO DEL GT 63 S E PERFORMANCE.



LA POTENCIA ADICIONAL DE HASTA 150 KW SE NOTA CLARAMENTE

fase de desarrollo, AMG optó por no instalar un botón de activación en el volante y optó por integrar la activación del impulso en el pedal del acelerador. Después de un corto periodo de tiempo de acostumbrarse, la energía eléctrica adicional puede ser controlada fácilmente con el pie derecho.

La potencia adicional de hasta 150 kW (el equivalente a 204 CV) se nota claramente y, como es habitual en los motores eléctricos, es perfecta. En la vida cotidiana, esto no sólo ayuda a que esta grandiosa berlina alcance un dominio de velocidad que antes estaba reservado solo a los deportivos de pura sangre, sino que subjetivamente también filtra el último fragmento de retraso del turbo.

Para utilizar el impulso en la pista para lograr un tiempo de vuelta más rápido posible, lo ideal es que sólo se impulse cuando se haya completado la curva y ya no haya ningún ángulo de dirección. Si aceleras antes, el GT 63 S E Performance puede sufrir a veces un sobreviraje y perder algo de propulsión. A medida que aumenta el deslizamiento del eje trasero, la tracción total variable también transfiere parte de la fuerza motriz del motor eléctrico a las ruedas delanteras para obtener más tracción.

Sin embargo, este sobreviraje también se puede aprovechar de forma productiva si, por ejemplo, la berlina eléctrica quiere subvirar ligeramente al acelerar al salir del bosque de Adenauer-Zack, utiliza el impulso poco antes del final de la curva y el GT 63 S se inclina ligeramente bajo carga y se alinea perfectamente para la siguiente trazada ideal.

AMG me dio doce sectores de impulso adicional para la vuelta a Nordschleife. En otras palabras: una forma completamente nueva de conducir rápido. Además de los puntos de frenada y giro, también hay que recordar las secciones de impulso. Esto requiere una preparación completamente diferente para la vuelta rápida, ya que no se puede llevarlo siempre a plena carga. Al estudiar el vídeo utilizando la vuelta récord del modelo GT-63 anterior y contar los segundos de las fases de impulso individuales, obtengo nuevas pistas sobre cuándo se producirá el sobreimpulso.

¿Los otros sectores de impulso? Nueve segundos (520 m) desde la salida del aeropuerto hasta el valle en dirección Schwedenkreuz; ocho segundos (384 m) desde la salida Aremberg hasta la señal de seis kilómetros a la derecha en Fuchsrohr; siete



LA BATERÍA DEL GT 63 S E PERFORMANCE, DESARROLLADA INTERNAMENTE POR AMG, OFRECE UNA CAPACIDAD DE 6,1 KWH, 70 KW DE POTENCIA CONTINUA Y 150 KW DE POTENCIA MÁXIMA DURANTE DIEZ SEGUNDOS. ¿PESO DE LA BATERÍA? 89 KILOGRAMOS. ¿DENSIDAD DE PODER? 1,7KW/KG.

MERCEDES AMG GT 63 S E PERFORMANCE





REFRIGERACIÓN ESPECIAL PARA EL RENDIMIENTO. LA BATERÍA DE 400 VOLTIOS DISPONE DE UNA INNOVADORA REFRIGERACIÓN DIRECTA, EN LA QUE LAS 560 CELDAS ESTÁN RODEADAS POR UN REFRIGERANTE ESPECIAL Y ENFRIADAS INDIVIDUALMENTE. ¿VENTANA DE TEMPERATURA DE FUNCIONAMIENTO DE LA BATERÍA? PROMEDIO 45 GRADOS CENTÍGRADOS.

NUESTRAS MEDICIONES

ACELERACIÓN

0-40 km/h: 1,0 s
0-100 km/h: 3,0 s
0-160 km/h: 6,3 s
0-200 km/h: 9,4 s

FRENADA

200-0 km/h: 129,9 m / 11,9 m/s/s

FRENADA ASIMÉTRICA

80-0 km/h: -- s

[Realizada con las ruedas del lado izqdo, sobre firme con adherencia similar al hielo, y ruedas de lado dcho, sobre asfalto mojado]

SLALOM

Mejor tiempo: 8,13 s

Velocidad media: 69,1 km/h



ÍNDICE DE ARTICULACIÓN

[Calidad de comunicación entre ocupantes: 100% óptima, menor de 45% baja]

120 km/h: --%

140 km/h: --%

160 km/h: --%

ADELANTAMIENTO

Velocidad km/h [marcha]

80 a 120: 3,8 s en 6ª

80 a 120: 4,2 s en 7ª

80 a 160: 7,8 s en 6ª

80 a 160: 8,7 s en 7ª

CONSUMOS (L/100 KM)

Urbano: --

Carretera: --

Medio: --

Máximo en la prueba: --

Autonomía media: -- km

242.183 €

POTENCIA Y PAR

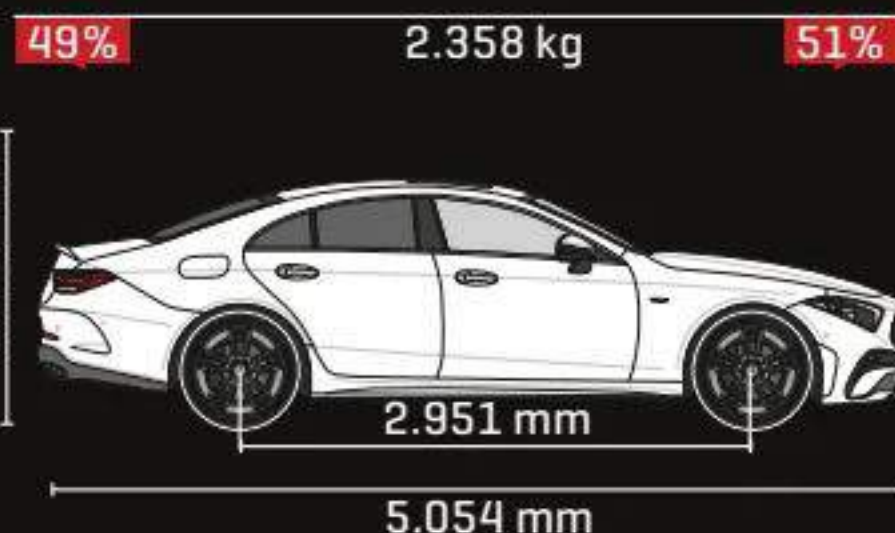
Potencia máxima: 860 CV a 6.100 rpm

Par máximo: 126,6 mkg a 4.800 rpm

Régimen máximo: 6.100 rpm

Relación peso/potencia: 2,74 kg/CV

DIMENSIONES Y PESO



CON LOS DATOS EN LA MANO

Es la mejor berlina de lujo que hemos probado en un test a fondo y sus resultados son propios de un superdeportivo. Las aceleraciones son espectaculares, a lo que se suma una distancia de frenadas cortas a pesar del peso. Porque esto es lo peor del coche, su exceso de kilos, lo que penaliza la agilidad.



PRESTACIONES EN GENERAL.
INCLUIDO FRENOS A PESAR DEL PESO



PESO ALTO QUE PENALIZA MUCHO LA
AGILIDAD EN EL SLALOM

VALORACIÓN

MOTOR ★★★★★

CAMBIO ★★★★★

ACELERACIÓN ★★★★★

ADELANTAMIENTO ★★★★★

SONORIDAD ★★★★★

FRENOS ★★★★★

CONSUMO ★★★★★

DATOS OFICIALES

MOTOR

Disposición: Delantero longitudinal de 8 cilindros en V unido a un motor eléctrico más otro eléctrico principal en el eje trasero.

Cilindrada: 3.982 cc [83 x x92 mm].

Alimentación: Gasolina con inyección directa con dos turbos y batería de 6,1 kWh y tensión de 400V.

Compresión: 8,6:1.

Potencia máxima: 843 CV a 6.500 rpm.

Par máximo: 1.470 Nm a -- rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción total con cambio automático de 9 relaciones.

DESARROLLOS DE CAMBIO

1ª 8,76; 2ª 14,47; 3ª 20,83; 4ª 28,58; 5ª 38,74; 6ª 46,87; 7ª 54,50; 8ª 65,10; 9ª 78,42 km/h/1.000 rpm

BASTIDOR

Suspensión: delantera y trasera de paralelogramo deformable con resortes neumáticos, amortiguadores activos y estabilizadoras.

Dirección: Cremallera de asistencia eléctrica.

Frenos: Discos ventilados cerámicos 420/380 mm.

Neumáticos: 265/40 R20 delante y 295/35 R20 detrás.

Presiones de neumáticos: -- bar.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 316 km/h

Aceleración 0 a 100 km/h: 2,9 s.

Consumos homologados: 7,9 l/100 km.

COTAS

Ancho: 1.871 mm

Vías: 1.669/1.664 mm

Peso: 2.300 kg

EJERCICIOS DE PRUEBAS EN PISTA Y EN TÚNEL DE VIENTO

SLALOM

En los ejercicios de dinámica de conducción, el elevado peso del vehículo, de más de 2,3 toneladas, pasa factura. El GT 63 quiere ser conducido con cuidado en la recta final. Las transiciones duras y los consiguientes resbalones lo inquietan, y el gran peso lo empuja demasiado fuera de la línea deseada. Las reacciones de cambio de carga le resultan en gran medida ajenas y las exigencias que se imponen al conductor son bajas.

ACELERACIÓN LATERAL

La equilibrada configuración del chasis y los neumáticos opcionales Michelin Pilot Sport Cup 2 MO1 de gran agarre no dejan de surtir efecto. Con una aceleración lateral máxima de hasta 1,35 g, el Mercedes-AMG GT 63 S E Performance, a pesar de su elevado peso de 2.358 kilogramos, casi iguala el valor del BMW M5 CS, 499 kilos más ligero, que es la referencia en esta disciplina.

PRUEBA ESQUIVA

Al igual que en el slalom, el elevado peso del vehículo ralentiza el rendimiento en el carril alternativo rápido. Y podemos aplicar el mismo método de ser suave con el volante y no debes sobrepasar el límite porque se pierde mucho tiempo. Un deslizamiento ligeramente sobrevirador muestra la zona límite. La manejabilidad no tiene nada de malo; ni siquiera los cambios de carga la perturban.

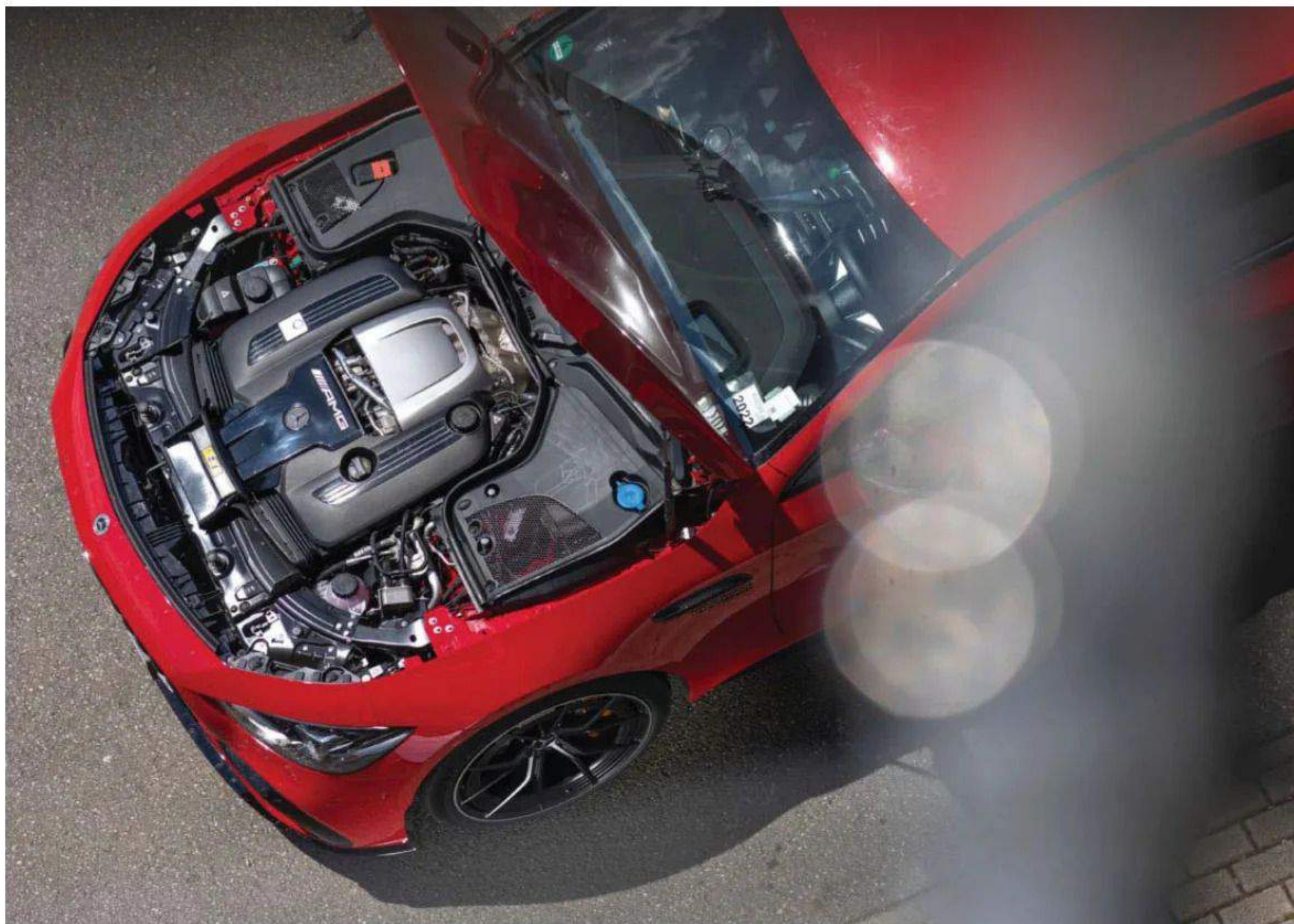
TUNEL DE VIENTO

El paquete Aero opcional no es sólo un espectáculo, sino que también logra efectos definitivos. Con el paquete aerodinámico, el GT 63 S genera 41 kg de sustentación en el eje delantero y 45 kg de carga aerodinámica en el eje trasero a 200 km/h. ¿Y sin el paquete Aero? Eje delantero: 46 kg de elevación, eje trasero: 27 kg de carga aerodinámica.

ACELERACIÓN/FRENADA

En esta disciplina, el GT 63 S domina fácilmente la competencia de los sedanes eléctricos después de un arranque con control de lanzamiento de alta tracción con su potente E-Boost. Con sus valores de velocidad, el híbrido de alto rendimiento está casi a la par de los deportivos de pura sangre.

Porsche 911 Turbo S	145 km/h	BMW M5 CS	1,40 g	Porsche 911 Turbo S	156 km/h	Porsche 911 Turbo S	12/57 kg	Porsche 911 Turbo S	13,1 s
BMW M5 CS	142 km/h	BMW M8 Competition	1,40 g	BMW M5 Competition	155 km/h	Mercedes-AMG GT 63 S E Perf.	41/45 kg	Mercedes-AMG GT 63 S E Perf.	14,1 s
BMW M5 Competition	138 km/h	BMW M5 Competition	1,40 g	BMW M5 CS	153 km/h	BMW M5 CS	31/22 kg	BMW M5 CS	14,6 s
Mercedes-AMG GT 63 S E Perf.	133 km/h	Mercedes-AMG GT 63 S E Perf.	1,35 g	Mercedes-AMG GT 63 S E Perf.	146 km/h	Mercedes-AMG E 63 S T-Modell	9/14 kg	BMW M5 Competition	15,7 s
Porsche Panam. Turbo S (2012)	131 km/h	Mercedes-AMG E 63 S T-Modell	1,30 g	Mercedes-AMG E 63 S T-Modell	145 km/h	Audi RS 6 Avant (2014)	19/14 kg	Mercedes-AMG E 63 S T-Modell	16,9 s
Audi RS 6 Avant (2014)	131 km/h	Porsche Panam. Turbo S (2012)	1,30 g	Porsche Panam. Turbo S (2012)	145 km/h	BMW M5 Competition	25/13 kg	Porsche Panam. Turbo S (2012)	18,3 s
Mercedes-AMG E 63 S T-Modell	130 km/h	Audi RS 6 Avant (2014)	1,25 g	Audi RS 6 Avant (2014)	141 km/h	Porsche Panam. Turbo S (2012)	54/24 kg	Audi RS 6 Avant (2014)	18,6 s



segundos (303 m) desde la salida Adenauer Forst al conciso Kiefer en el puesto 101 a la izquierda al acercarse a Metzgesfeld; ocho segundos (366 m) desde Ex-Mühle hasta la curva de Lauda; siete segundos (326 m) desde Bergwerk a Kesselchen; luego detrás del Rápida curva a la izquierda en Kesselchen durante cinco segundos (352 m) hasta la señal de doce kilómetros; salida del tramo empinado durante tres segundos (121 m); salida del carrusel durante seis segundos (218 m); desde Hohe Acht durante dos segundos (91 m); desde la curva de hielo durante cuatro segundos (136 m); y finalmente desde Galgenkopf durante 25 segundos (1765 m) en Döttinger Höhe.

¿Por qué no tiene sentido reforzar permanentemente los tramos de la ruta en los que normalmente se circula a plena carga? “Tenemos dos cuestiones que debemos abordar. Uno es la capacidad de la batería. La batería también cuenta con autoprotección contra el envejecimiento de la celda. La gestión de la batería no permite que la batería funcione a plena potencia durante más de diez segundos, incluso aunque todo parezca perfecto con la temperatura”, explicó Sebastián Liendo con antelación. Desde el centro de Döttinger Höhe, la potencia de la máquina eléctrica desciende desde la potencia máxima de 150 kW hasta la potencia continua de 70 kW.

Para hacerme creer, el gurú de la simulación AMG, Liendo, me muestra una simulación de Nordschleife con dos GT 63 S E Performance que compiten virtualmente entre sí con diferentes

estrategias de impulso: un vehículo blanco que siempre impulsa, es decir, permanentemente, y un vehículo rojo que viaja con “Mi estrategia” de impulso de doce sectores. A más tardar en Döttinger Höhe, el “refuerzo permanente”, que consumía 20,6 megajulios por vuelta, se estropea y el coche con mi estrategia de impulso (12,1 megajulios por vuelta) se adelanta.

¿Y qué velocidad tiene ahora el GT 63 S E Performance? Extremadamente rápido para su categoría de peso. Con 7:28,02 minutos, completa el Nordschleife tan rápido como lo hizo el Porsche 991.1 GT3 RS en el Supertest de agosto de 2015. ¡Casi nada!

Y hubiera sido aún mejor, tanto en Nordschleife como en Hockenheim, si el ESP que llevaba desactivado no se hubiese vuelto a conectar automáticamente dos veces ante dos maniobras muy violentas que se produjeron a lo largo de la vuelta. En Hockenheim fue difícil pasar por los bordillos y en Nordschleife fue un ángulo agudo de Adenauer Forst y Hoher Acht. El GT 63 S E Performance informó entonces de una avería en la dirección del eje trasero.

No hay drama, después de todo, el GT 63 S E Performance está pensado principalmente como un compañero diario y no como una herramienta de pista. Como portador de tecnología, ofrece una perspectiva bastante interesante sobre la idea de rendimiento electrónico de AMG, que uno puede imaginar fácilmente en un automóvil deportivo de pura sangre. 🚗

MERCEDES AMG GT 63 S E PERFORMANCE



LA GESTIÓN DE LA BATERÍA NO PERMITE QUE LA BATERÍA FUNCIONE A PLENA POTENCIA DURANTE MÁS DE DIEZ SEGUNDOS

Conclusión

Antes de visitar Nordschleife con el AMG GT 63 S E Performance me mostraba extremadamente escéptico. Sin embargo, una vez que te acostumbras rápidamente a la nueva forma de conducir, implementar la estrategia E-Boost es un gran placer de conducir. Sin embargo, no sólo AMG, sino todos los fabricantes de vehículos deportivos tienen por delante en el futuro la gigantesca tarea de mantener dentro de ciertos límites el excesivo aumento de peso provocado por la electrificación.



EL JINETE ELÉCTRICO



DOMAR UN PURA SANGRE CON UNIDAD DE POTENCIA ELÉCTRICA SE HA DEMOSTRADO QUE NO ES NADA FÁCIL. SALVAJE COMO POCOS, NECESITA LLEVARLO CON LAS RIENDAS BIEN PRIETAS SI NO QUEREMOS TENER PROBLEMAS, AUNQUE HAY QUE ACOSTUMBRARSE A SU COMPLEJA ENTREGA DE ENERGÍA PARA SACARLE TODO EL RENDIMIENTO. ASÍ ES UN C63 S E- PERFORMANCE CON CARROCERÍA FAMILIAR, CON EL QUE MERCEDES VUELVE A DEMOSTRAR QUE NO TIENE COMPLEJOS DE APABULLAR CON SU TECNOLOGÍA Y SU RADICAL DEPORTIVIDAD.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: AMS



MERCEDES-AMG C63 S E PERFORMANCE ESTATE





M

Mercedes ha demostrado que reina en el mundo de la tecnología híbrida con su apabullante dominio en la Fórmula 1 durante los últimos años. Y con su inquebrantable compromiso para llevar todos sus productos a la electrificación total, ya ha dado el paso con sus deportivos para que se vayan acostumbrando a los watsios y las baterías. Por ello ha desarrollado la tecnología e-Performance para poder acoplarlo en sus modelos AMG más emblemáticos y poder reducir las emisiones de CO₂.

Así nos hemos encontrado con este C63 S que, con el apellido e-Performance, prescinde de su anterior V8 para dar paso a un “modesto” 4 cilindros en línea con solo 2 litros de cilindrada. Pero este propulsor —colocado eso sí longitudinalmente— no está solo, ya que cuenta con un motor eléctrico de 150 kW instalado en el diferencial autoblocante trasero con una caja automática de dos velocidades (también hay otro motor eléctrico más modesto delante que sirve de motor de arranque y suministra energía a componentes como la iluminación, climatización, etc).

Y para poder tener energía y, lo más importante, bajar los consumos, cuenta con una batería de iones de litio de 4,8 kWh útiles, que permitiría andar solo en eléctrico 13 km, pero que esa no es su función principal. Lo importante es obtener un

El apellido
e-Performance
prescinde de
su anterior V8
para dar paso a
un “modesto” 4
cilindros en línea





rendimiento alto con la suma de la unidad de potencia completa, ya que es capaz de dar picos de potencia de 204 CV, manteniendo una potencia sostenida de 95 CV gracias a su tensión de 400 V. Es enchufable pero con esa autonomía pues obtiene la etiqueta ECO y tiene un cargador de a bordo de 3,7 kW. Esto se traduce que hay que estar alrededor de una hora y pico para cargar completamente la batería.

Todo este complejo sistema lo primero que se traduce es en un peso muy elevado, ya que supera con mucho las dos toneladas y eso significa que arrastra 300 kg extras frente a un BMW M3 Touring, por ejemplo. Otro hándicap es que el maletero queda muy reducido, a pesar de ser un familiar. Las baterías y el motor eléctrico en el tren trasero ocupan mucho espacio en el maletero que hace una especie de joroba.

Pero pongámonos en marcha. Al arrancar se produce el silencio. Nada de encontrarnos el atornador despertar de los 8 cilindros con su tubo de escape, aquí la electrificación está esperando a las maniobras con solo el motor eléctrico. Este va colocado en el diferencial trasero y condicionará el comportamiento como veremos más adelante. Ahora te puedes mover en eléctrico hasta 13 km (tiene un modo EL solo eléctrico), pero esa no es la función de este sistema. Lo normal es llevarlo de manera que trabaje en hibridación y que el sistema lo vaya regulando. De esta manera se pueden lograr consumos muy bajos si salimos con la batería cargada. Pero hay que decir que una de las ventajas de este sistema hibridado es que incluso cuando se agota la batería (no se llega a agotar del todo) el consumo es muy razonable, yo diría que incluso bajo. En viajes largos a velocidades legales y saliendo con la batería al mínimo logré consumos de 9 litros/100 km. Y eso para un deportivo de 680 CV que pesa 2,2 toneladas no está nada mal. Y es que no deja de tener un motor de 4 cilindros y 2 litros, el mismo del A45S, con lo que puede optimizar su gasto de energía ayudado por el motor eléctrico que durante muchos momentos permite apagar el 4 cilindros.

Y sí, habéis leído bien, este familiar anuncia 680 CV, una cifra que hace palidecer a muchos deportivos. Y lo más destacable, un par superior

Las ventajas de este sistema hibridado es que incluso cuando se agota la batería (no se llega a agotar del todo) el consumo es muy razonable



MUCHOS MODOS DE CONDUCCIÓN Y LA POSIBILIDAD DE JUGAR CON TODOS ELLOS.



MERCEDES-AMG C63 S E PERFORMANCE ESTATE





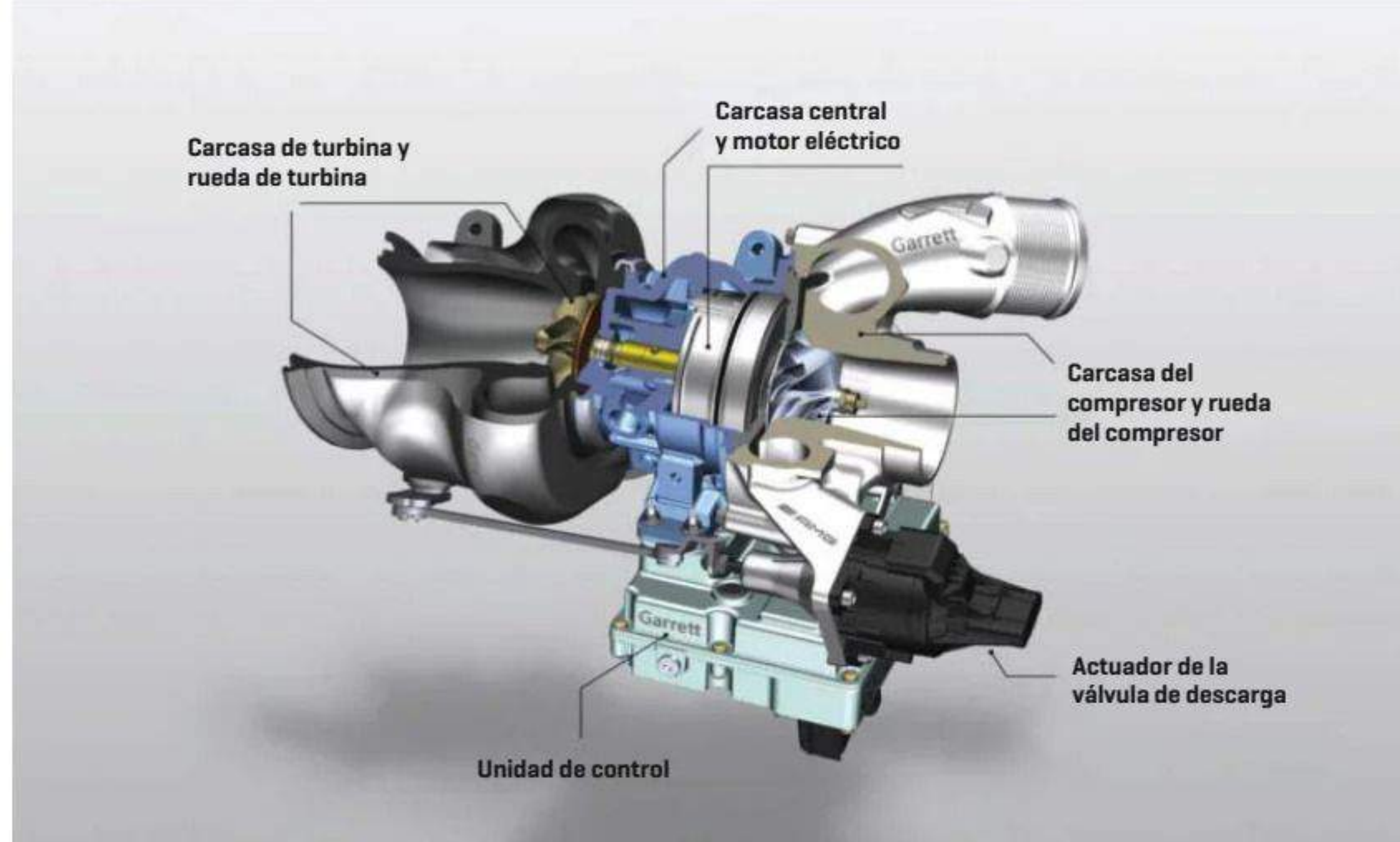
LOS ASIENTOS ENVUELVEN A LA PERFECCIÓN Y SON MUY CÓMODOS INCLUSO PARA VIAJES LARGOS.

a los 100 mkg. Aunque hemos realizado la curva de potencia y hemos sacado conclusiones interesantes, como que esta combinación de las dos tecnologías, en pocos momentos logra sacar todo el rendimiento a la vez. Como los 204 CV del motor eléctrico solo se obtienen en un pico de 10 segundos pues no se puede hacer que coincida con el valor máximo del par. O una cosa u otra, por ello ver el diagrama de la curva de potencia y leer el comentario. Al final solo logramos 662 CV reales, pero creo que nadie echará de menos los que faltan. Y puedo decir que tampoco he tenido la sensación de que tuviera tantos caballos. La manera de entregar la potencia es tan diferente a lo acostumbrado que no tienes esa sensación de poderío de un motor de 680 CV que suba de revoluciones hasta las 7.000 rpm. Aquí todo es menos refinado, pero hay que reconocer que las prestaciones ahí están. Al arrancar a veces tienes sensaciones de un motor en estacionario con el ralentí alto y proporciona una sensación un tanto pobre. Pero en marcha normalmente está todo bien aislado y tienes una grata sensación. Otro detalle es que este motor lleva un turbo enorme, pero como es eléctrico y está gestionado por esa unidad de potencia pues no hay efecto de retardo en la entrega de energía. Todo lo contrario. Por ello el par casi es lo más encomiable. Y como va combinado con el cambio automático de nueve relaciones, pues la respuesta siempre es inmediata.

**Este familiar
anuncia 680 CV,
una cifra que hace
palidecer a muchos
deportivos**

MERCEDES-AMG C63 S E PERFORMANCE ESTATE





la tecnología es compleja: el motor eléctrico, que mide sólo cuatro centímetros de ancho y está alojado en un turbocompresor mucho más grande que el C 43, no está integrado en la red de 48 voltios, sino en la red de 400 voltios. Controlado electrónicamente, acciona directamente el eje del turbocompresor y acelera así la rueda del compresor antes de que el flujo de gases de escape haga girar el cargador hasta 150.000 rpm.



EL TURBO ELÉCTRICO ES ENORME Y ES EL QUE PROPORCIONA ESE PECULIAR CARÁCTER AL MOTOR DE 4 CILINDROS COLOCADO LONGITUDINALMENTE.

Cuando nos metemos al circuito la cosa cambia. Se nota mucho el peso y eso condiciona completamente su comportamiento. Y eso que la relación peso/potencia es mucho más favorable que la de un BMW M3 Touring, por ejemplo, pero a la hora de desenvolverse por las curvas pues se nota el peso. Al frenar también, ya que nuestra unidad montaba los discos de acero de serie y es casi obligado instalar los cerámicos. Afortunadamente lleva la dirección en el eje trasero lo cual permite que los giros en las curvas cerradas sea muy rápido. Pero también le hace algo nervioso, porque debemos tener cuidado con el gas. Y me explico. Como monta ese motor eléctrico en el autobloqueante trasero, cuando das gas de golpe la entrada de ese motor empujando provoca muchas pérdidas de motricidad y hay que estar constantemente corrigiendo. Pero no solo en las lentas, también en las curvas rápidas que es lo más preocupante. En ningún momento tienes la seguridad para dar gas a fondo sin miramientos. Hay que hacerlo con mucha delicadeza si no queremos tener un susto. Por ello me parece imprescindible montar neumáticos semislick si queremos sacar partido a esta máquina en un circuito. Porque aunque es un tracción total, se comporta como un trasera pero raro, ya que la entrada instantánea propia de los eléctricos sumada a un motor de combustión pues descoloca la zaga demasiado. Curiosamente me pareció más ágil en la zona lenta de la pista que en el resto, ya que el peso y el miedo a per-

NUESTRAS MEDICIONES

ACELERACIÓN

0-100 km/h: 3,3 s
0-160 km/h: 7,6 s
0-200 km/h m: 12,7 s
0-400 m: 11,5 s

FRENADA

200-0 km/h: 136,9 m / 11,3 m/s/s

FRENADA ASIMÉTRICA

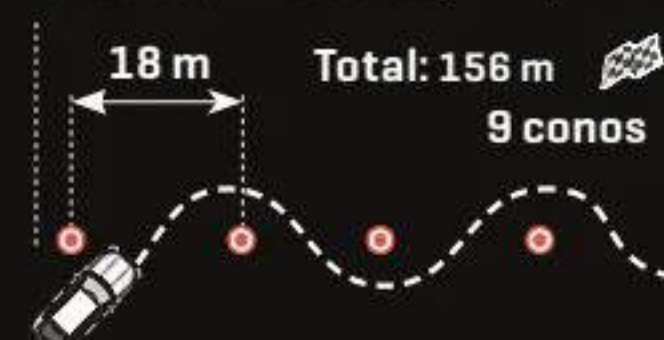
80-0 km/h: --

[Realizada con las ruedas del lado izqdo, sobre firme con adherencia similar al hielo, y ruedas de lado dcho, sobre asfalto mojado]

SLALOM

Mejor tiempo: 8,25 s

Velocidad media: 68,1 km/h



SONORIDAD

Ralentí: -- dBA
120 km/h: 71 dBA
140 km/h: 72 dBA
160 km/h: 74 dBA

ÍNDICE DE ARTICULACIÓN

[Calidad de comunicación entre ocupantes: 100% óptima, menor de 45% baja]

120 km/h: --%
140 km/h: --%
160 km/h: --%

ADELANTAMIENTO

Velocidad km/h [marcha]

80 a 120: 4,1 s en 7ª

80 a 120: 4,9 s en 8ª

80 a 160: 10,4 s en 8ª

80 a 160: 12,3 s en 9ª

CONSUMOS (L/100 KM)

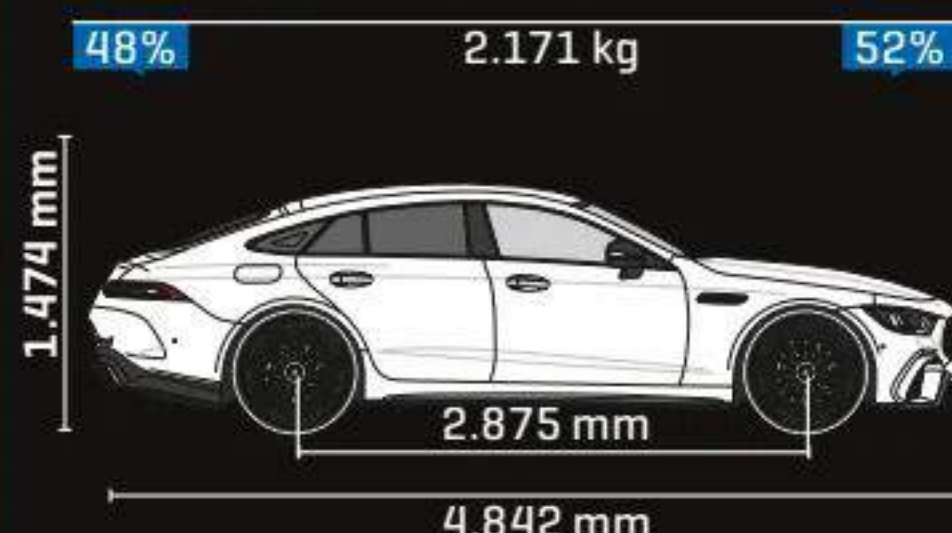
Urbano: 12,7
Carretera: 10,3 l/100 km
Medio: 8,6 l + 8,5 kWh /100 km
Máximo en la prueba: 15
Autonomía media: 600 km

145.513 €

POTENCIA Y PAR

Potencia máxima: 662 CV a 6.318 rpm
Par máximo: 103 mkg a 2.338 rpm
Régimen máximo: 6.900 rpm
Relación peso/potencia: 3,28 kg/CV

DIMENSIONES Y PESO



CON LOS DATOS EN LA MANO

La unidad de potencia es tan compleja que interfiere mucho en la toma de potencia en nuestro banco y por ello no logramos la potencia total, aunque se queda a muy poco. Por ello logramos la aceleración oficial. El peso es un handicap y se nota en la frenada con sus discos de acero. La ayuda electrificada permite bajar los consumos.

ACELERACIÓN, POTENCIA.
Y CONSUMOS.

PESO Y FRENADA.

VALORACIÓN

MOTOR ★★★★★

CAMBIO ★★★★★

ACELERACIÓN ★★★★★

ADELANTAMIENTO ★★★★★

SONORIDAD ★★★★★

FRENOS ★★★★★

CONSUMO ★★★★★

DATOS OFICIALES

MOTOR

Disposición: Delantero longitudinal de 4 cilindros en línea más motor eléctrico trasero.

Cilindrada: 1.991 cc [83 x 92 mm].

Alimentación: gasolina de inyección directa con turbo eléctrico y batería de iones litio de 4,8 kWh. [cargador de abordo de 3,7 kW]

Compresión: 9,0:1.

Potencia máxima: 680 CV a 6.750 rpm.

Par máximo: 104 mkg entre 5.250-5.500 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción total con cambio automático de 9 relaciones.

DESARROLLOS DE CAMBIO

1ª 7,33; 2ª 12,10; 3ª 17,42; 4ª 23,90; 5ª 32,39; 6ª 39,19; 7ª 45,05; 8ª 54,43-; 9ª 65,35 km/h/1.000 rpm.

BASTIDOR

Suspensión: delantera y trasera de paralelogramo deformable con resortes helicoidales y amortiguadores de gas y estabilizadora.

Dirección: Cremallera eléctrica a las 4 ruedas.

Frenos: Discos de acero ventilados de 390/370 mm.

Neumáticos: 265/35 R20 delante y 275/35 R20 detrás.

Presiones de neumáticos: 2,4/2,5 bar.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 280 km/h

Aceleración 0 a 100 km/h: 3,4 s.

Consumo medio WLTP: 6,9 l/100 km

COTAS

Ancho: 1.900 mm

Vías: x.xxx/x.xxx mm

Peso: x.xxx kg

PISTA DE PRUEBAS AUTOMOVIL

CIRCUITO DE HANDLING

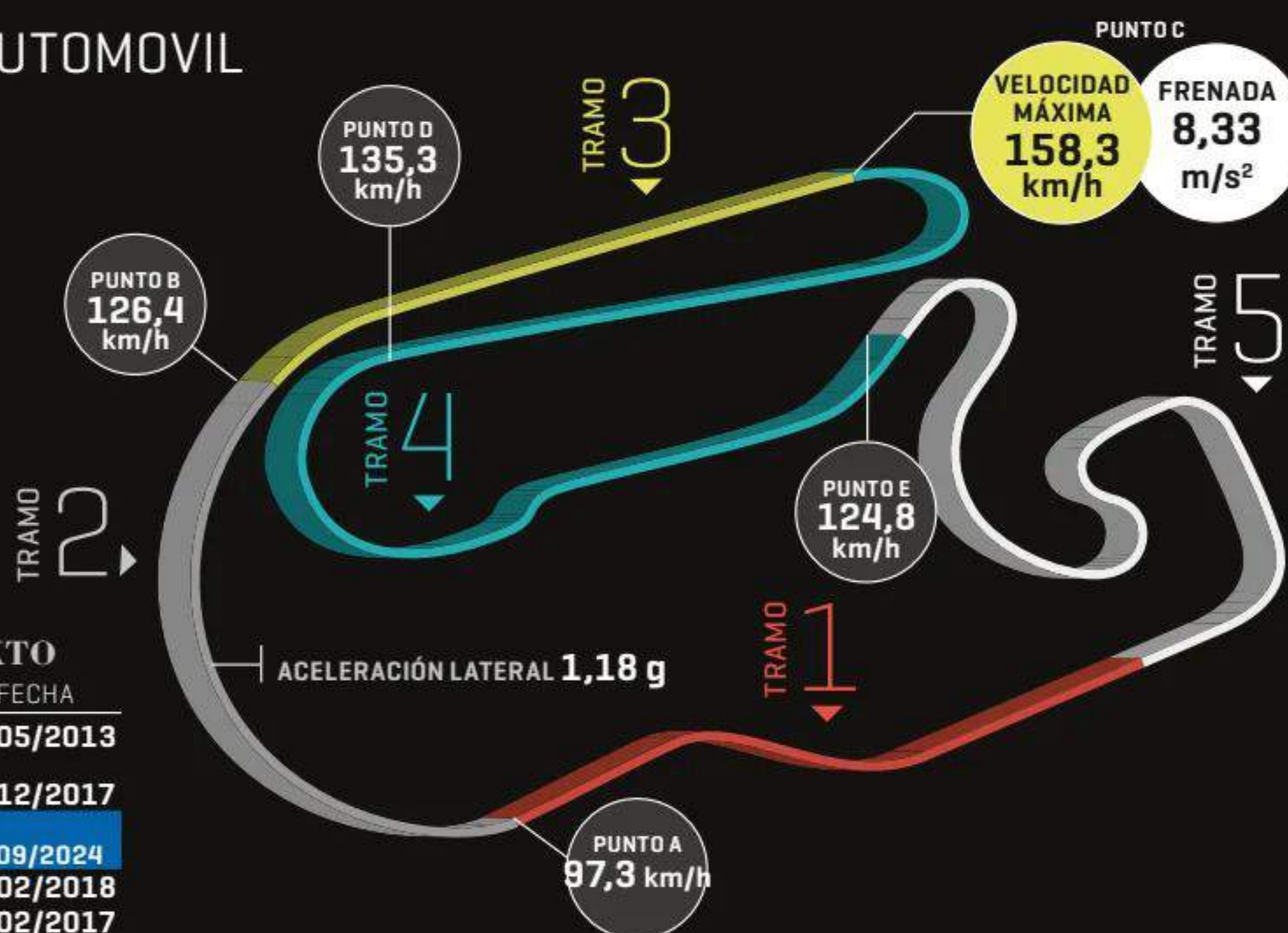
Longitud: 1.764 km
Presión atmosférica: 938 hpa
Temperatura ambiente: 10° C
Temperatura del asfalto: 12° C
Velocidad del viento: 0 m/s

VUELTA RÁPIDA

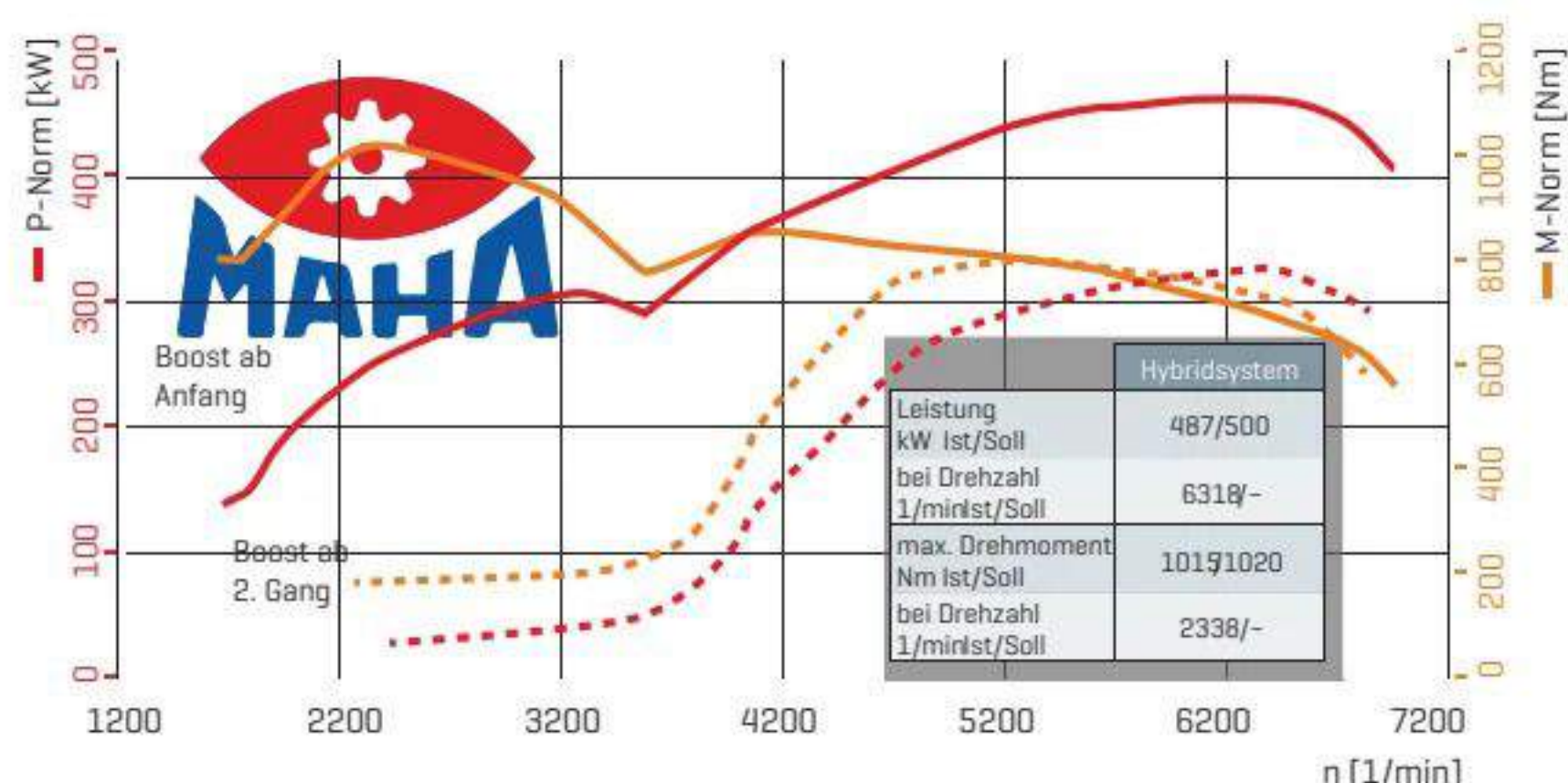
1'10''20

LOS TIEMPOS EN SU CONTEXTO

POS.	MODELO	TIEMPO	FECHA
88	Audi R8 V10	1'10''16	05/2013
89	BMW M4 Pack Competition	1'10''19	12/2017
90	Mercedes AMG C63 S E Performance	1'10''20	09/2024
91	Audi RS4 Avant [2018]	1'10''20	02/2018
92	Ariel Atom A3	1'10''21	02/2017



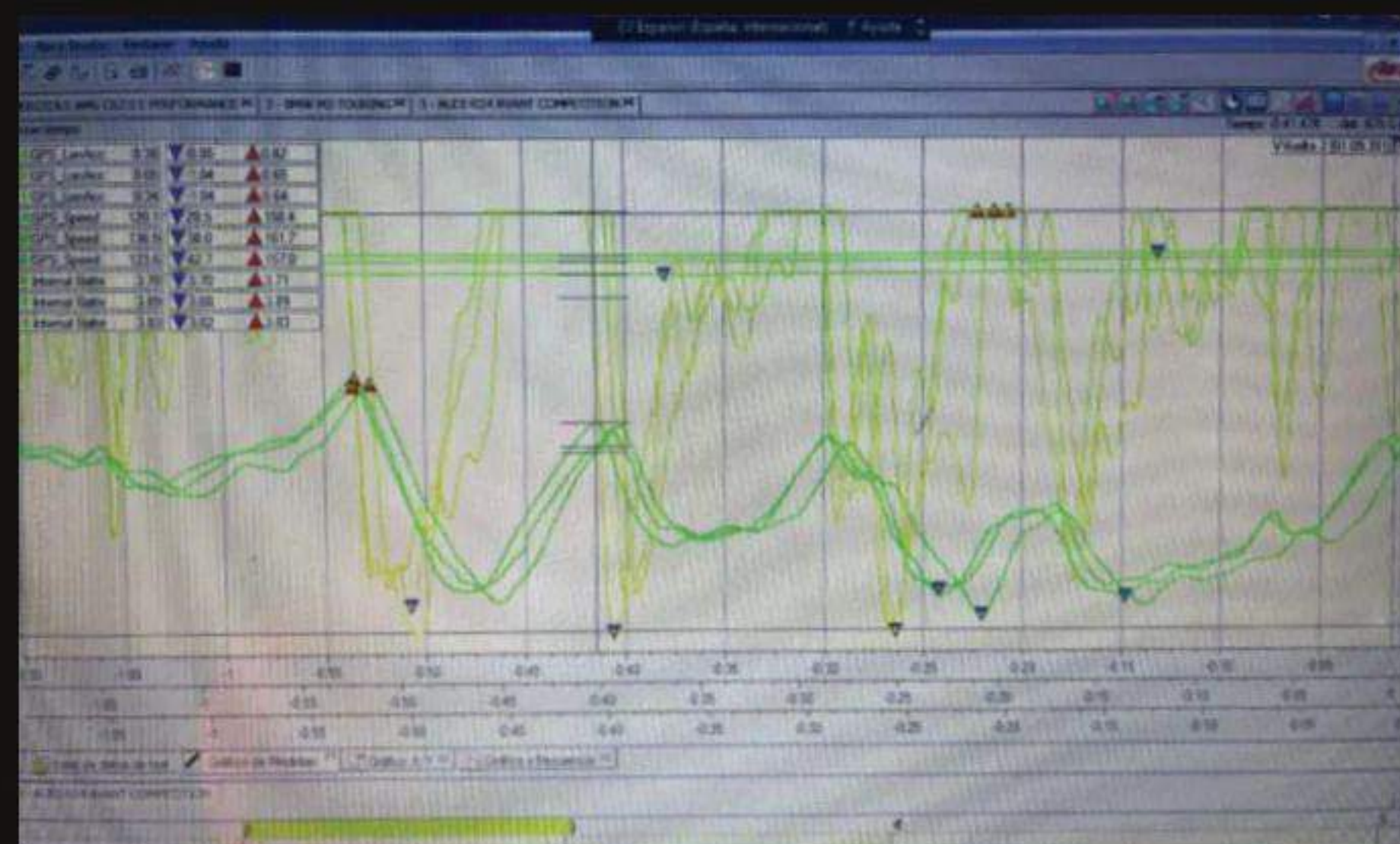
BANCO DE POTENCIA



COMPLEJA POTENCIA

El 4 cilindros M139 y el motor síncrono suman de forma real 487 kW, y no alcanzan la potencia prometida del sistema de 500 kW [teniendo en cuenta la potencia de arrastre y una tolerancia de medición del dos por ciento]. La razón: los motores confirman individualmente sus valores nominales, pero al mismo tiempo no entregan su potencia máxima. Al menos 1.015 Nm de par máximo del sistema confirman las especificaciones de fábrica (1.020 Nm). Otro problema surge en el

banco de pruebas: el híbrido no alcanza la potencia y el par máximos del sistema juntos, sino sólo en diferentes condiciones de carga: o el motor eléctrico acelera desde el principio, aporta su parte al par máximo desde el principio y pierde la fuerza. Sin embargo, al final de la medición la potencia del sistema era de 29 kW. O el motor eléctrico sólo después de cambiar de marcha pasa a la segunda marcha [Performance Kink], con lo que se alcanza la potencia máxima, pero ahora faltan 217 Nm en el par máximo del sistema.



TELEMETRÍA

Estas son las tres telemetrías de los BMW M3 Touring, Audi RS4 Avant Competition Plus y el Mercedes-AMG C63 S e-Performance T. Se puede comparar como tanto M3 como RS4 sacan la diferencia

pronto en el paso de las "eses" rápidas y el curvón porque el peso condiciona todo, y luego saliendo de las lentas pierde tracción y no puede llegar a la misma velocidad al siguiente punto a pesar de su enorme potencia.



der la trasera condicionaba todo el circuito. Por no hablar de la frenada que no estuvo mal pero se notaba que iba justo y se iba agotando.

El resultado es que la frenada iba justa, insertabas el coche muy bien, pero no podías dar gas pronto porque el coche derrapaba demasiado de atrás, había que esperar a estar completamente recto, y entonces podías aprovechar los 680 CV (bueno 667 CV) aunque se te acababa la recta pronto. Por ello este coche es más para pistas más rápidas y en buen estado del asfalto. Porque hay que reconocer que la suspensión es tirando a dura y no le sienta nada bien los bacheos; mejor que sea todo bien liso.

Al final el tiempo conseguido es bastante malo, teniendo en cuenta la potencia y el aspecto fiero del coche. Comparado con un BMW M3 Touring es 1,5 segundos más lento y comparado con el Audi RS4 Avant Competition Plus pues es 1 segundo peor. Y como este Mercedes AMG C63 S e-Performance T es bastante más caro, pues es para tenerlo en cuenta. ¿Qué tiene a favor? Pues que gasta bastante menos que sus rivales y que dispone de una etiqueta ECO que hoy en día no es para hacerla ascos. 🚗

Conclusión

La tecnología e-Performance procedente de la F1 proporcionará muchas alegrías al futuro de los AMG de Mercedes, aunque creo que todavía le falta un poco de desarrollo para hacerla más equilibrada y eficaz desde el punto de vista dinámico. Ofrece mucha potencia pero también más peso, aunque lo peor es la entrega de toda esa energía que no es del todo estable para el comportamiento del coche al límite.



TEST MERCEDES AMG GT 63 4MATIC+ COUPE





SORPRESA

EL ANTIGUO AMG GT FUE DISEÑADO COMO ANTÍDOTO AL 911, MIENTRAS EL NUEVO PARECE ABANDONAR LA IDEA: CUATRO PLAZAS, 1,9 TONELADAS, PATROCINIO TECNOLÓGICO DEL SL. EN CUALQUIER CASO, SE ACABARON NUESTROS PREJUICIOS, PORQUE ES MÁS SERIO DE LO QUE PARECE.

Texto: Stefan Helmreich **Fotos:** Rossen Gargolov



N

No te preocupes, ya estás aquí. Ésta es la primera prueba del nuevo AMG GT, aunque hay que admitir que la historia suena más bien a telenovela: separación, reencuentro, final feliz. ¿Listo?

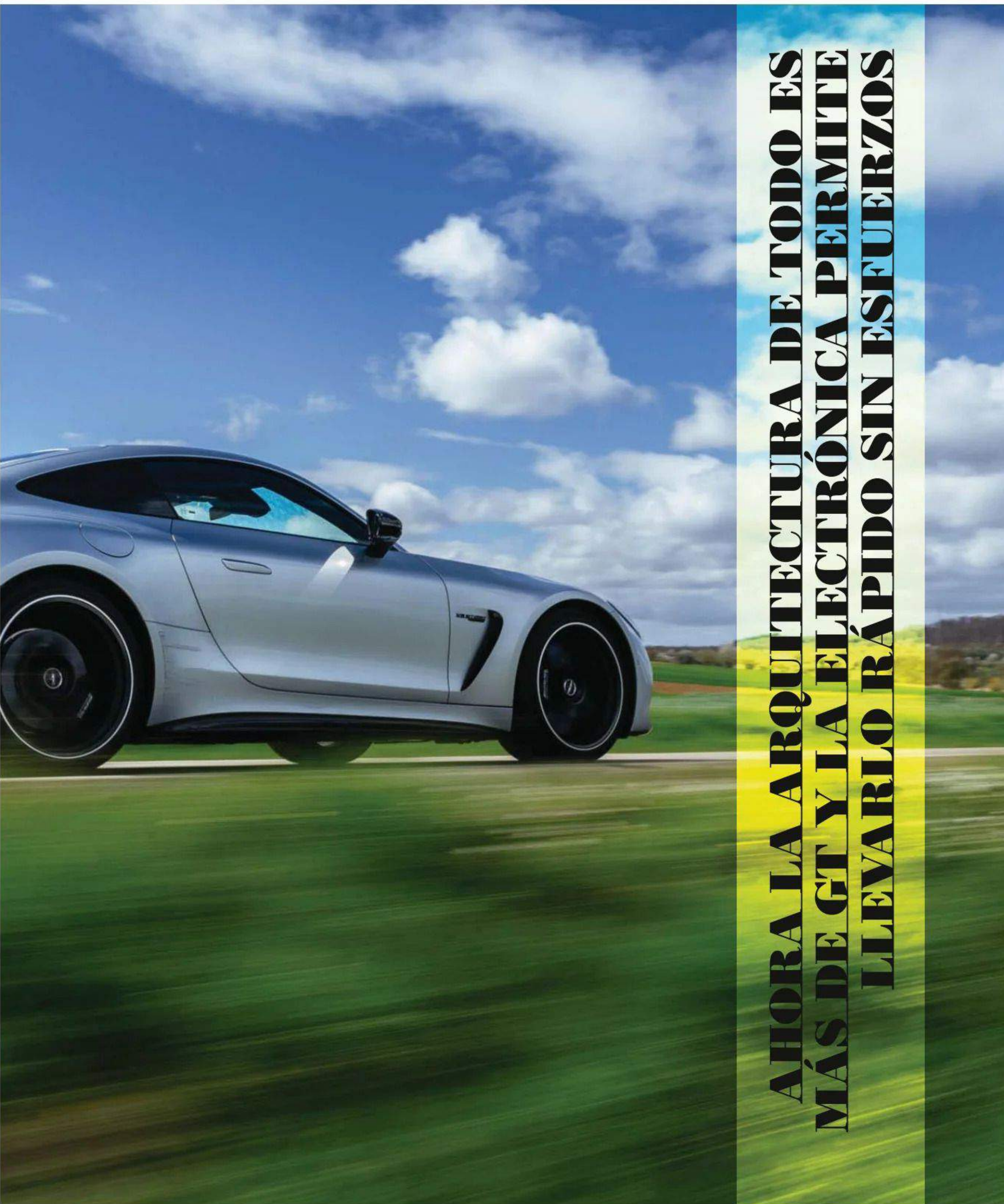
La relación comenzó hace 14 años con el SLS, el primer deportivo desarrollado específicamente por AMG. Aquel gigante coquetea descaradamente con el SL —palabra clave ala de gaviota— pero fue creado con la intención de distanciarse de su actitud hacia la deportividad, que se había vuelto algo laxa con el tiempo. En 2014, el deportivo retro evolucionó hasta convertirse en el GT. Se redujo el sentimentalismo en el estilismo, aumentaron las ambiciones. El 911 fue elegido como oponente, y a diferencia de otros, que rápidamente se dieron de bruces con la realidad, el AMG pudo acercarse mucho en el transcurso de la evolución del modelo. Basta recordar el apasionante duelo entre Black Series y GT2 RS por la supremacía en Nürburgring. Si no mirar nuestro ranking de tiempos.

El año pasado finalmente se anunció el sucesor: la tercera parte de la dinastía de deportivos AMG GT. ¿Dirección de marcha? No hay duda, el chico nuevo, por supuesto, hará otro intento y hará todo lo posible para tal vez finalmente derribar a Porsche de su trono. ¿Lo conseguirá?

Pero luego los hechos echaron agua al vino. ¿qué sucedió? ¡Que el GT está ahora bajo el mismo manto técnico que el SL! Sí, es tan grotesco como dice: ¡dos series de modelos que una vez tomaron caminos separados debido a diferencias insuperables en sus respectivos objetivos ahora son una pareja permanente!

El MSA, la arquitectura modular del deportivo, sirve como elemento de conexión del que se beneficia principalmente el SL. Gracias a la estructura de construcción mixta resistente a la torsión, está más fresco que nunca, por no decir casi renacido, aunque también se puede discutir si el roadster no estaba en buenas manos en su papel anterior como automóvil de placer dinámico.





**AHORRA LA ARQUITECTURA DE TODO ES
MÁS DE GT Y LA ELECTRÓNICA PERMITE
LLEVARLO RÁPIDO SIN ESFUERZOS**

MERCEDES AMG GT 63 4MATIC+ COUPE



EL
PUESTO
DE MANDOS ES
MUY DIFERENTE A SU
ANTECESOR Y ES COMO EL
DEL SL DEL QUE DERIVA Y
SE CONVIERTE EN UN GT DE
VERDAD, MÁS CÓMODO
QUE DEPORTIVO.





El GT, por otro lado, le está costando perder potencial deportivo. En lugar de utilizar el principio de transmisión, ahora se construye de forma convencional. La caja de cambios ya no está situada en la parte trasera, sino que está bridada directamente al motor, que a su vez tiene que extenderse a lo largo del eje delantero en lugar de esconderse detrás de él como antes.

¿El resultado? Una reacción en cadena que distorsiona las relaciones. La distribución del peso se ha adelantado 6,2 puntos porcentuales, lo mismo que la posición del asiento del conductor, pero detrás ahora hay espacio para dos asientos traseros (opcionales), que sirven como refugio para personas de baja estatura o abaten sus respaldos para aumentar el ya generoso espacio. Espacio de carga hasta unos gigantescos 675 litros.

Ya no se trata sólo de más rápido, más alto, más lejos, sino también de anchura, especialmente de anchura en el sentido del perfil. El nuevo GT es más GT que nunca, pero en su nueva forma también responde a las peticiones de los clientes, como subraya en un comunicado de prensa el jefe de AMG, Michael Schiebe. La buena noticia: la ambición deportiva no está enterrada, sólo que a partir de ahora hay que impulsarla de manera diferente.

Y con eso, bienvenido al punto delicado: el peso. Desde el principio estaba claro que el nuevo GT crecería. Ahora tenemos su extensión en blanco y negro. El modelo de 21 pulgadas pesa 1.910 kilos, menos de lo que se temía, pero aún así -uf- un aumento de 232 kilos respecto a su antecesor.

Al menos una parte del aumento de peso se reinvierte en la dinámica de conducción: dirección del eje trasero, tracción total, sistema antivuelco, aerodinámica activa. Todo pesa, todo es de serie y es responsable de que el GT no sea tan ligero como debería.

El diseño modela los michelines en formas exuberantes, las mayores dimensiones quedan ocultas por las proporciones desplazadas. El aumento longitudinal es de casi 20 centímetros. Siete de ellos se encuentran en la distancia entre ejes, el resto cuelga en la parte delantera y trasera.

Los tiradores de las puertas de hierro fueron ideados artificialmente para crear una solución de retracción/extensión, que no es bien acogida por los usuarios. En el interior te sientes como si estuvieras en algún lugar entre un coche de carreras y un loft de lujo: ingeniosamente decora-

LA TRANSMISIÓN DE DOBLE EMBRAGUE ES HISTORIA CON EL CAMBIO DE GENERACIÓN; A PARTIR DE AHORA SE INSTALA UNA TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA



LA ENORME PANTALLA CENTRAL NO ES HABITUAL EN LOS DEPORTIVOS. LA INSTRUMENTACIÓN DIGITAL NOS TRAE AÑORANZAS DE LOS TACÓMETROS ANALÓGICOS. LAS FUNCIONES DE RENDIMIENTO SE PUEDEN CONTROLAR MEDIANTE SATELITES EN EL VOLANTE.

dos, inserciones de fibra de carbono, cuero acolchado con rombos y, en el medio, una pantalla central que se apoya contra el tablero como un tablet. La palanca de cambios se ha atrofiado hasta convertirse en un brazo de la columna de dirección, todo puede retroiluminarse en distintos colores y, por supuesto, se han creado todo tipo de animaciones espaciales para los instrumentos de visualización. Nuestro granito de arena: entendemos la alegría de los diseñadores gráficos por las infinitas posibilidades digitales, pero un automóvil deportivo merece, no, necesita una vista convencional con un cuentarrevoluciones central. Y no, ¡el llamado look súper deportivo, en el que un círculo de fuego sube y baja por un tubo, no lo reemplaza!

Sobre todo porque, por lo demás, las características del GT son maravillosamente sencillas. Los asientos están colocados un poco más altos que antes, pero te integran perfectamente en la cabina; el volante completo de tres radios conserva las orejas de osito giratorias y apretables para ajustar todos los componentes dinámicos; y luego tienes —como el corazón, por así decirlo— un motor delante de tu pecho que todavía puede extraer su potencia de la locura: cuatro litros, dos turbos y ocho cilindros, que ahora tienes que explícitamente añadir a AMG.

Los cargadores Twin-Scroll generan 585 CV y 800 Nm del motor de carrera larga, lo que significa que el nuevo GT alcanza un nivel de prestaciones que el anterior sólo alcanzaba como modelo R. La curva de torsión no es tan pronunciada como antes, y solo alcanza la meseta a 2.500 rpm en lugar de 1.900 rpm, pero el empuje básico de la unidad es lo suficientemente fuerte como para que no surjan bache de potencia a bajas revoluciones. Por el contrario, el GT se mueve con soltura y no parece más pesado. Incluso con el morro más corto más manejable en maniobras. Por supuesto, se ha perdido esa vista de la proba del coche que era impresionante. A partir de ahora, las ruedas delanteras estarán directamente en tu mano, unidas a una dirección firme y bastante comunicativa, mientras avanzas con una burbujeante ola de par.

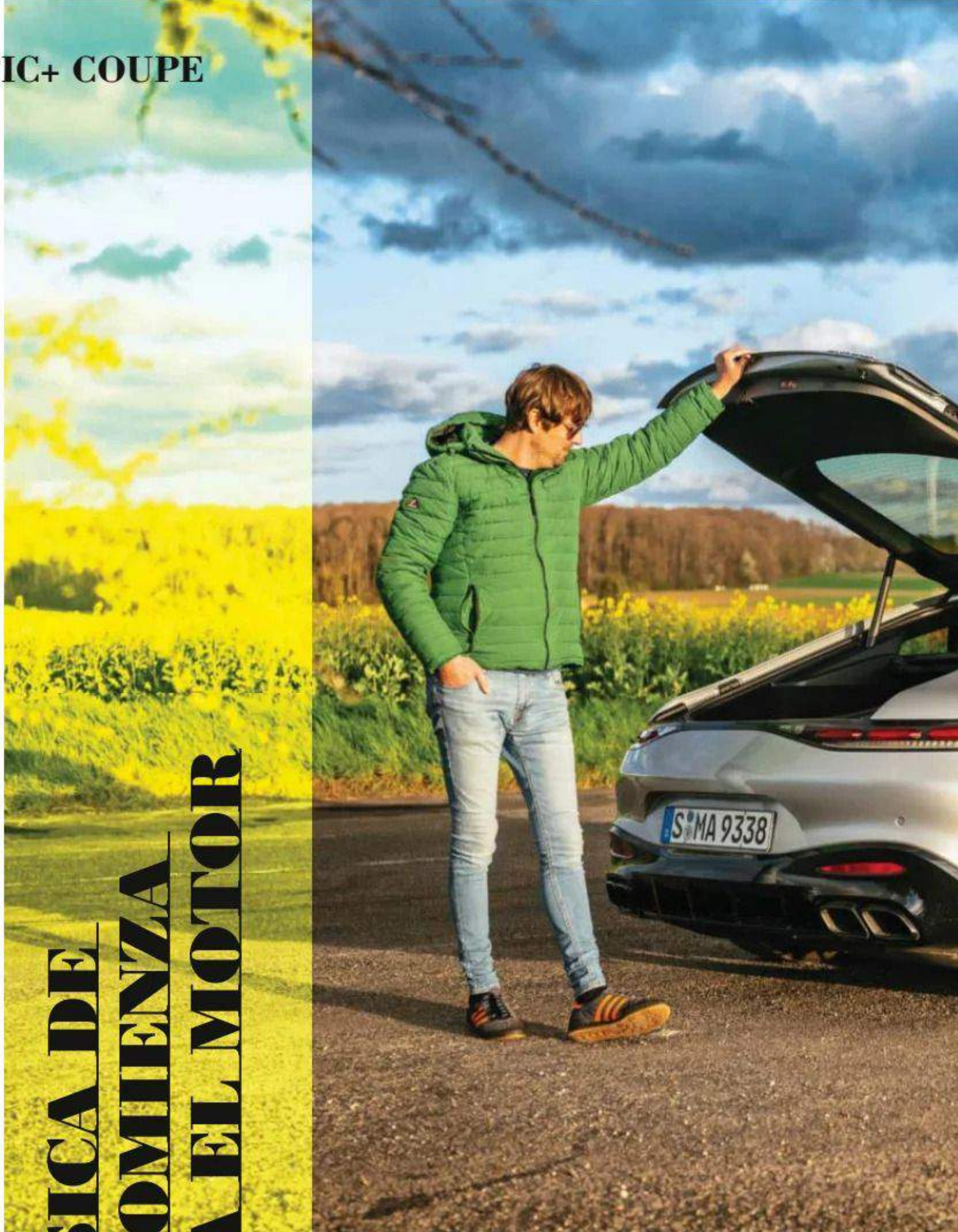
La transmisión de doble embrague es historia con el cambio de generación; a partir de ahora se instala una transmisión automática, en la que un embrague de arranque más espontáneo reemplaza al convertidor. Hay nueve marchas para elegir, y las dos últimas están diseñadas como sobremarchas. Esto significa que hay mucha actividad en la caja de cambios, lo que en principio no importa, ya que los cambios de marcha son rápidos y extremadamente suaves. Sin embargo, el modo automático deja demasiada libertad y patinamiento de embrague, es mejor llevarlo en manual. Y es menos trabajo de lo que crees. La elasticidad del V8 es tan grande que no importa si vas en tercera, cuarta o quinta. La 8ª cubre todo el espectro de autopistas e incluso en la 9ª el flujo nunca se agota por completo. En otras palabras, a pesar del

LA BANDA DE MÚSICA DE AFFALTERBACH COMIENZA CUANDO ARRANCA EL MOTOR

evidente peso adicional, el GT no ha perdido nada de su potencia natural, simplemente la envuelve en una naturaleza más suave. El aislamiento parece más algodón, las reacciones ya no son tan furiosas y, mientras que antes el ritmo cardíaco se propagaba por todo el cuerpo en forma de vibraciones sísmicas, el pulso del nuevo es más bien plano.

La banda de música de Affalterbach comienza cuando arranca el motor. Los escapes tienen mucho que decir y es que el sonido sigue siendo espectacular. La gran pregunta que se planteaba de antemano era en qué ámbito de la gama de deportivos encajaría el nuevo AMG GT. Ahora está claro que su espectro se extiende desde Bentley hasta el 911.

La propulsión se divide en varias características: “Reducida” amortigua el rendimiento en favor del equilibrio del consumo. “Comfort”, “Sport” y “Sport+” estrechan poco a poco la conexión, “Race” muestra sus dientes. En lugar de iniciar suavemente las órdenes de gas y dejar que disminuyan suavemente, el cuatro litros muerde con más fuerza la planta del pie, está bajo tensión, tira, se balancea, pateo y establece así un interesante contrapunto al chasis, que se mantie-





LOS ASIENTOS TRASEROS SON OPCIONALES Y MUY POCO APROVECHABLES. EL MALETERO ES MUY GENEROSO PARA SER UN DEPORTIVO.

ne sorprendentemente bien, incluso en el entorno más difícil. Al pasar de los brazos transversales dobles a una estructura espacial de cinco brazos, AMG añadió una compensación activa de balanceo, una solución compleja que también surgió de la necesidad de la gravedad: para mantener la estructura y, por tanto, las exigencias deportivas, es necesario tener los kilos de peso bajo control. El soporte a través de la unidad de resorte/amortiguador por sí solo habría causado conflictos con los balanceos.

Y ahí es donde entra en juego Ride Control. El sistema funciona a través de dos circuitos de presión con los que están interconectados los amortiguadores adaptativos. La red es compleja, el efecto es simple: el sistema hidráulico compensa o contrarresta las influencias negativas, se reducen la pérdida de inclinación y la tendencia al balanceo.

La elevada tensión interna provoca un ligero balanceo en las ranuras longitudinales, pero el confort y la dinámica transversal ya no están en conflicto. Al contrario, se complementan de tal manera que el GT puede balancearse con suavidad sobre un ficticio eje transversal pero luego sobre el longitudinal se comporta como una tabla.

Cualquier inercia parece desaparecer en el momento en que cedés. También porque todo el equipo colabora. La dirección del eje trasero estimula o estabiliza, dependiendo de si se circula por encima o por debajo de 100 km/h; el nuevo Michelin Pilot Sport 5S (con identificación MO) transfiere la tensión de la carrocería sobre el asfalto a través de un nivel de agarre semi-slick; el sistema aerodinámico, compuesto por láminas de admisión, un elemento CFRP extensible en los bajos y el alerón trasero de cinco etapas, regula el agarre en carretera mediante el flujo de aire. Un bloqueo regulado anima a los músculos de los glúteos a cooperar antes de que la mayor baza del GT entre en juego al acelerar y permita derrapes controlados.

Este era uno de los problemas de su predecesor, el controlar la tracción cuando dabas gas a fondo. Con este nuevo es todo mucho más fácil y no hace falta ser un piloto experto para domarlo. Ahora la arquitectura de todo es más de GT y la electrónica permite llevarlo rápido sin esfuerzos. Con su antecesor, en los modelos más potentes, el problema se resolvió con algunos trucos: a los GT R y Black Series se les dio control de tracción activo como filtro en el flujo de potencia, lo que fue efectivo para

NUESTRAS MEDICIONES

ACELERACIÓN

0-40 km/h: 1,0 s
0-100 km/h: 3,2 s
0-160 km/h: 7,3 s
0-200 km/h: 11,5 s

FRENADA

200-0 km/h: 128,8 m / 12,0 m/s/s

FRENADA ASIMÉTRICA

80-0 km/h: -- s

[Realizada con las ruedas del lado izqdo, sobre firme con adherencia similar al hielo, y ruedas de lado dcho, sobre asfalto mojado]

SLALOM

Mejor tiempo: 8,19 s

Velocidad media: 68,6 km/h



SONORIDAD

Ralentí: -- dBA
120 km/h: -- dBA
140 km/h: -- dBA
160 km/h: -- dBA

ÍNDICE DE ARTICULACIÓN

[Calidad de comunicación entre ocupantes: 100% óptima, menor de 45% baja]

120 km/h: --%
140 km/h: --%
160 km/h: --%

ADELANTAMIENTO

Velocidad km/h [marcha]

20 a 70: -- s en D
80 a 120: 2,0 s en D
20 a 120: -- s en D
80 a 160: 5,0 s en D

CONSUMOS (L/100 KM)

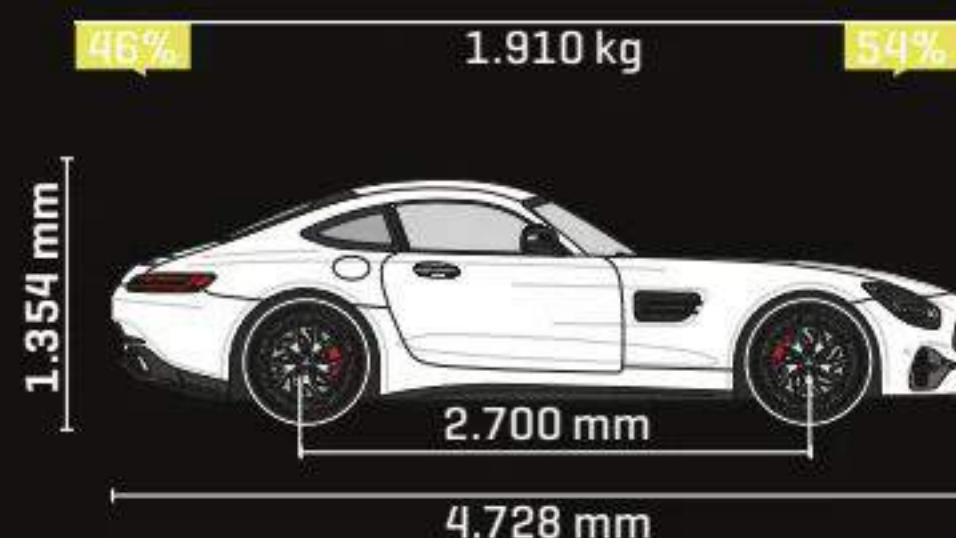
Urbano: 16,3
Carretera: 13,1
Medio: 14,5
Máximo en la prueba: 25
Autonomía media: 483 km

216.950€

POTENCIA Y PAR

Potencia máxima: 585 CV a 6.500 rpm
Par máximo: 81,6 mkg a 2.500 rpm
Régimen máximo: 7.000 rpm
Relación peso/potencia: 3,26 kg/CV

DIMENSIONES Y PESO



CON LOS DATOS EN LA MANO

Buenas prestaciones apesar de peso demasiado alto para considerarlo un deportivo. Con conductor y algo de equipaje supera las dos toneladas y eso es difícil de contrarrestar por su excelente mecánica. Le falta agilidad como se demuestra en el slalom.



PRESTACIONES Y RECUPERACIONES CON CAMBIO DE 9 MARCHAS.



AGILIDAD Y PESO CON UN REPARTO HACIA EL EJE DELANTERO.

VALORACIÓN

MOTOR ★★★★★

CAMBIO ★★★★★

ACELERACIÓN ★★★★★

ADELANTAMIENTO ★★★★★

SONORIDAD ★★★★★

FRENOS ★★★★★

CONSUMO ★★★★★

DATOS OFICIALES

MOTOR

Disposición: Delantero longitudinal de 8 cilindros en V.
Cilindrada: 3.982 cc [83 x 92 mm].
Alimentación: Gasolina de inyección directa con doble turbo e intercooler.
Compresión: 8,6:1.
Potencia máxima: 585 CV a 6.500 rpm.
Par máximo: 800 Nm entre 2.500-5.000 rpm.

TRANSMISIÓN

Tracción total con caja de cambios automática de 9 relaciones.

BASTIDOR

Suspensión: Delantera y trasera de paralelogramo deformable con resortes hidráulicos y amortiguación activa y estabilizadoras.
Dirección: Cremallera asistida eléctrica.
Frenos: Discos de acero ventilados de 390/360 mm.
Neumáticos: 295/35 R20 delante y 305/35 R20 detrás.
Presiones de neumáticos: -- bar.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 315 km/h
Aceleración 0 a 100 km/h: 3,2 s.
Consumos homologados: 14 l/100 km.

COTAS

Ancho: 1.964 mm
Vías: 1.683/1.686 mm
Peso: 1.970 kg

CIRCUITO DE ANNEAU

Longitud: 3,0 km
Presión atmosférica: 990 hpa
Temperatura ambiente: 17° C
Temperatura del asfalto: 21° C
Velocidad del viento: 0 m/s

VUELTA RÁPIDA

1'18"80

COURBE OUEST
72 km/h 1,15 g

VIRAGE DU BOIS
80 km/h 1,20 g

COURBE ADRÉNALINE
175 km/h 1,15 g

230 km/h

166 km/h 12,0 m/s²

VIRAGE BUGATTI
67 km/h 1,15 g

xxx km/h

"S" DU SANGlier
161 km/h 1,25 g

174 km/h 11,8 m/s²

A pesar de pesar más de 1,9 toneladas, el AMG GT se comporta de manera brillante en el sinuoso Anneau du Rhin. Se recomienda precaución con los frenos; debido a la sensación de velocidad amortiguada, se tiende a frenar demasiado tarde. Se requiere paciencia a la salida de la curva; a plena carga el cupé subvira hacia el borde de la pista.

▶ Velocidad
▶ Aceleración lateral
▶ Frenada
▶ Velocidad máxima



reducir la potencia a un nivel utilizable, lo que a su vez provocó la limitación que implica potencial.

Con todo ello puede presumir de prestaciones. El GT alcanza los 100 km/h en 3,2 segundos, un valor que su predecesor sólo debía alcanzar en su etapa final de escalada con 730 CV. El miedo al contacto con superficies resbaladizas también es cosa del pasado, y la seguridad en la pista tampoco hará daño, al menos en teoría.

La frenada se encarga a unos cerámicos opcionales si se desea pero que no están de más ante el peso del conjunto. Y más si lo metes a una pista como la nuestra de Anneau. Las curvas rápidas son su disciplina favorita; literalmente, las pasa por alto. Rápido, completo, pero ágil y receptivo. En los pasillos más estrechos, sin embargo, la impresión al frenar es mixta. La coraza regordeta amortigua la sensación de velocidad, lo que, en combinación con el punto de presión apagado del pedal y la pesada masa que empuja, hace que los ojos se abran como platos.

A la entrada de la curva, el GT parece que no quiere entrar, pero toda la artillería que lleva, sobre todo con la dirección trasera y la suspensión activa y antibalanceo, provoca que sea un poco más fácil entrar al pico. Aunque no es fácil como vemos más adelante. Y es que no hay que olvidar que es más un GT que otra cosa radical.

Por ello surge la relación con el SL. El GT tiene una configuración independiente de todos los sistemas centrada en el rendimiento, mayores anchos de vía en ambos ejes y ruedas delanteras significativamente más anchas. La distribución de la tracción total, sin embargo, muestra el mismo patrón de comportamiento que en el roadster: en lugar de ampliar o al menos reforzar la neutrali-

Conclusión

El caro GT da un vuelco a su vida: la experiencia de conducción atrevida de su predecesor dio paso a una dinámica de Gran Turismo, mucho más tranquila pero no menos efectiva. Las comparaciones con el roadster SL son evidentes, porque parte de ese modelo como base, pero tiene su propia personalidad. El carácter AMG sigue brillando en todo su esplendor: V8, par motor, tormenta de sonido: ¡GT al fin y al cabo!

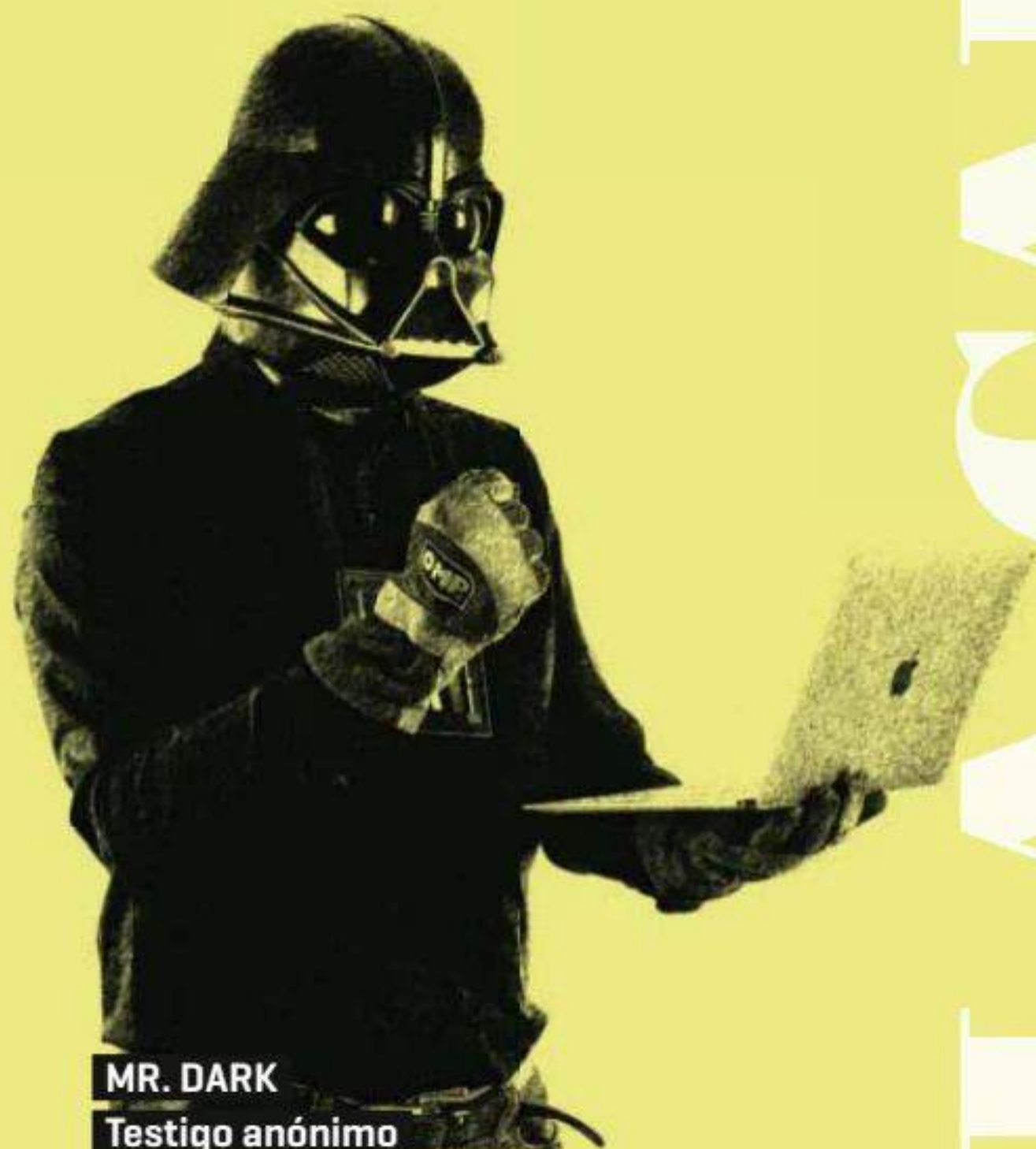


dad prefabricada mediante la potencia, el sistema ataca con relativa dureza la tracción bajo carga y te obliga a subvirar.

Por supuesto, las señales han cambiado: el GT ya no quiere ser un deportivo incondicional. En consecuencia, este indicio de volumen podría simplemente haberse descartado como un paso comprensible hacia la seguridad en la conducción. Si no fuera por el otro GT, el de cuatro puertas, que sabe aprovechar el mismo hardware de propulsión para la dinámica lateral, a pesar de que tampoco es un deportivo extremo.

AMG no confirma las suposiciones sobre un posible cambio de tendencia en la filosofía de votación, por lo que en este punto se trata esencialmente de una afirmación frente a una impresión. Pero no hay ningún drama. Lo único es que la gran sorpresa que logra dar el GT con su tiempo por vuelta fácilmente podría haber sido realmente grande con un poco más de agilidad. En términos de criterios de calidad, el nuevo puede haber salido perdiendo, especialmente en lo que respecta a su papel como vehículo para el conductor. En cualquier caso, lo conseguido parece, a diferencia de su predecesor, más hecho a máquina que hecho a sí mismo, pero eso no cambia el hecho de que es completamente convincente desde un punto de vista cuantitativo.

El GT conquista el meandro de Alsacia en 1:18,8 minutos, superando al SL por 2,4 segundos. Esto ya es un anuncio, pero la cuestión es que ahora mismo, cuando se ha retirado de la competición con el 911 por diseño, sale vencedor: tres décimas más rápido que un Carrera GTS, con una relación peso-potencia prácticamente idéntica. 🚗



MR. DARK
Testigo anónimo

LA CARA OCULTA

MANERAS DE PENSAR

En el siglo XVI, Giovanni Damiano de Falcucci, que andaba por Escocia, se tiró de lo alto de un castillo con la intención de llegar a Francia, merced a unas alas con plumas que había fabricado. Fue un éxito: solo se rompió el fémur. Razonó que el fallo había estado en utilizar plumas de gallina, un ave que no vuela. Habría funcionado con plumas de águila, según expuso. En ese momento, como explicación, habría sonado de lo más convincente. Sin embargo, no hay registros de un nuevo intento tras desplumar rapaces. Vamos, que lo mismo no se lo creía ni él.

Otro ejemplo de distinta forma de pensar que tiene que ver con el vuelo. Durante la Segunda Guerra Mundial, Abraham Wald trabajaba en el Grupo de Investigación Estadística en la Universidad de Columbia, donde se le encargó analizar los daños sufridos por los bombarderos que regresaban de sus misiones. Observó que presentaban numerosos agujeros de bala en las alas y el fuselaje, los motores solían estar intactos. La conclusión general fue que había que reforzar esas

partes más dañadas. Afortunadamente, Wald razonó al revés: los aviones que regresaban no presentaban daños en los motores; por tanto, si los alcanzaban ahí, no regresaban. Es decir, había que reforzar la partes que no estaban dañadas.

El pensamiento lateral es muy necesario, aunque eso no significa que cualquiera valga, como habría demostrado el intrépido Giovanni si hubiera dado con suficientes águilas. Otro ejemplo de que pensar distinto no equivale siempre a pensar mejor: en cierta ocasión, en la redacción de la revista, recibí la llamada de un señor indignado porque su coche se había estropeado. La conversación me llevó a averiguar que jamás le había cambiado el aceite y ni siquiera lo había mirado. Cuando le dije que esa era la causa, reflexionó un instante y rebatió: “No puede ser. Si no le he cambiado el aceite NUNCA ¿por qué se ha roto AHORA?”. Y otro: unos compañeros venían de viaje, a lo que daba un Omega 3000 (y daba mucho). Se estaban quedando sin gasolina y ante las desesperadas peticiones de ir más despacio, el conductor refunfuñó: “¡Cuanto antes lleguemos, menos gastaremos!”. Y otro más: se quejaba un conocido de que las ruedas traseras de su camioneta no agarraban nada (que es verdad) y añadió “ni cargándola porque, como las ballestas son tan duras, el peso no llega al suelo”.

El caso es que prefiero personas así a las adictas al llamado “sentido común”. Echo de menos otras formas de ver las cosas, en general y en el automóvil. Deterministas, como Leibniz o Spinoza, dirían que lo que no ha ocurrido era imposible que ocurriera. Aunque no lo sé, me inclino a pensar como ellos. Pero me atraen las alternativas. Me gusta el motor Wankel, mecánicamente muy inferior al de pistones. Y me repele un poco lo común, sobre todo cuando se trata de mareas irracionales, como la anterior era del Diesel y la actual del SUV. A veces, parece que todo el mundo hace algo solo porque lo hace todo el mundo.

Desde el nacimiento del automóvil hasta la década de 1920, no estaba claro qué sistema de propulsión era mejor: el motor de combustión, el eléctrico o incluso los híbridos que ya existían. Entonces los trayectos eran necesariamente cortos y, en esas condiciones, el coche eléctrico ofrecía algunas ventajas definitivas, como ausencia de ruido y de olor (desagradables para muchos). Cuando las carreteras se fueron ampliando y la producción en masa se volcó hacia el motor de combustión, por su fuente de energía abundante y barata, el eléctrico prácticamente desapareció. Hemos estado un siglo sin alternativas reales al motor de combustión. Tampoco nos dábamos cuenta de qué efecto tendría eso en el futuro.

Nos ha faltado pensamiento lateral. En tecnología, como en genética, la variabilidad equivale a progreso, a capacidad de adaptación. Al contrario que en la empresa, donde la uniformidad siempre es más rentable. Eso explica muchas cosas. 



Aunque seguramente no podía haber sido de otra manera, en la historia del automóvil echo en falta más pensamiento lateral



NO8DO

AYUNTAMIENTO DE SEVILLA



ZURICH MARATÓN SEVILLA



23 FEBRERO 2025

8:30 H

+
CARRERA DE **5k**
Y CARRERAS
INFANTILES
EL SÁBADO 22
DE FEBRERO



Title Sponsor



ZURICH®

Technical
Sponsor

asics

sound mind, sound body

Gold Sponsor



Official
Sponsors

ABC
abcdesevilla.es

HYUNDAI
Hyundauto Motor



226ERS



Carrefour



www.zurichmaratonsevilla.es



GP ESPAÑA / AUSTRIA / GRAN BRETAÑA / HUNGRÍA / BÉLGICA

DOBLETE O NO



CUANDO TODO PARECÍA QUE MERCEDES HABÍA CONSEGUIDO EN BÉLGICA SU DOBLETE NÚMERO 60 EN LA HISTORIA DE LA F1, UNA DESCALIFICACIÓN POR NO CUMPLIR EL PESO EN EL COCHE DEL GANADOR RUSSELL LES DEJÓ CON LA MIEL EN LOS LABIOS. PERO EL TESTIGO PASÓ A HAMILTON, QUE TAMBIÉN REALIZÓ UNA CARRERA MAGNÍFICA, SIGUIENDO UNA ESTRATEGIA "NORMAL" A DOS PARADAS, Y LOGRÓ ASÍ SU SEGUNDA VICTORIA DE LA TEMPORADA, DESPUÉS DE LA EMOTIVA LOGRADA EN SU PAÍS Y SU CIRCUITO, EN SILVERSTONE. EL ÚNICO PILOTO, QUITANDO A VERSTAPPEN, QUE HA REPETIDO VICTORIA ESTA TEMPORADA.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.







54º GRAN PREMIO DE ESPAÑA.

10º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2024

1.111 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

BARCELONA-CATALUYA.



Trazado: 4.657 metros.

Lugar y fecha: Barcelona, 23 de junio.

Distancia: 66 vueltas; 307,236 km.

**RÉCORD
DEL CIRCUITO**
1:16.330

Max Verstappen
[2023]



Nació: Nació: Hasselt, Bélgica.
30 de Septiembre de 1997.

Edad: 26

Años activo: 2014-2024

Campeonatos del Mundo:

2021, 2022, 2023

GP Iniciados: 195

Victorias: 61

Veces podium: 106

Poles Position: 39

Primera línea: 67

Vueltas rápidas: 32

Puntos: 2.805,5

120 VICTORIAS EN LA F1

YA ESTÁ SOLO A 5 VICTORIAS DE
ALCANZAR A MERCEDES EN EL
RANKING DE VICTORIAS Y COLOCARSE
TERCERO DEL RANKING.

RED BULL RB20



PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	1:11.383
2	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:11.403
3	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	1:11.701
4	63	George Russell	MERCEDES	1:11.703
5	16	Charles Leclerc	FERRARI	1:11.731
6	55	Carlos Sainz	FERRARI	1:11.736
7	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	1:11.857
8	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	1:12.125
9	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	
10	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:12.128
11	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:12.061
12	77	Valtteri Bottas	KICK SAUBER FERRARI	1:12.227
13	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	1:12.310
14	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:12.372
15	24	Zhou Guanyu	KICK SAUBER FERRARI	1:12.738
16	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	1:12.937
17	22	Yuki Tsunoda	RB HONDA RBPT	1:12.985
18	3	Daniel Ricciardo	RB HONDA RBPT	1:13.075
19	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	1:13.509
20	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	1:13.153

CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/RETIR.	PTOS.
1	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	66	1:28:20.227	25
2	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	66	+2.219s	19
3	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	66	+17.790s	15
4	63	George Russell	MERCEDES	66	+22.320s	12
5	16	Charles Leclerc	FERRARI	66	+22.709s	10
6	55	Carlos Sainz	FERRARI	66	+31.028s	8
7	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	66	+33.760s	6
8	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	66	+59.524s	4
9	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	66	+62.025s	2
10	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	66	+71.889s	1
11	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	66	+79.215s	0
12	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	65	+1 lap	0
13	24	Zhou Guanyu	KICK SAUBER FERRARI	65	+1 lap	0
14	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	65	+1 lap	0
15	3	Daniel Ricciardo	RB HONDA RBPT	65	+1 lap	0
16	77	Valtteri Bottas	KICK SAUBER FERRARI	65	+1 lap	0
17	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	65	+1 lap	0
18	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	65	+1 lap	0
19	22	Yuki Tsunoda	RB HONDA RBPT	65	+1 lap	0
20	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	64	+2 laps	0

CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

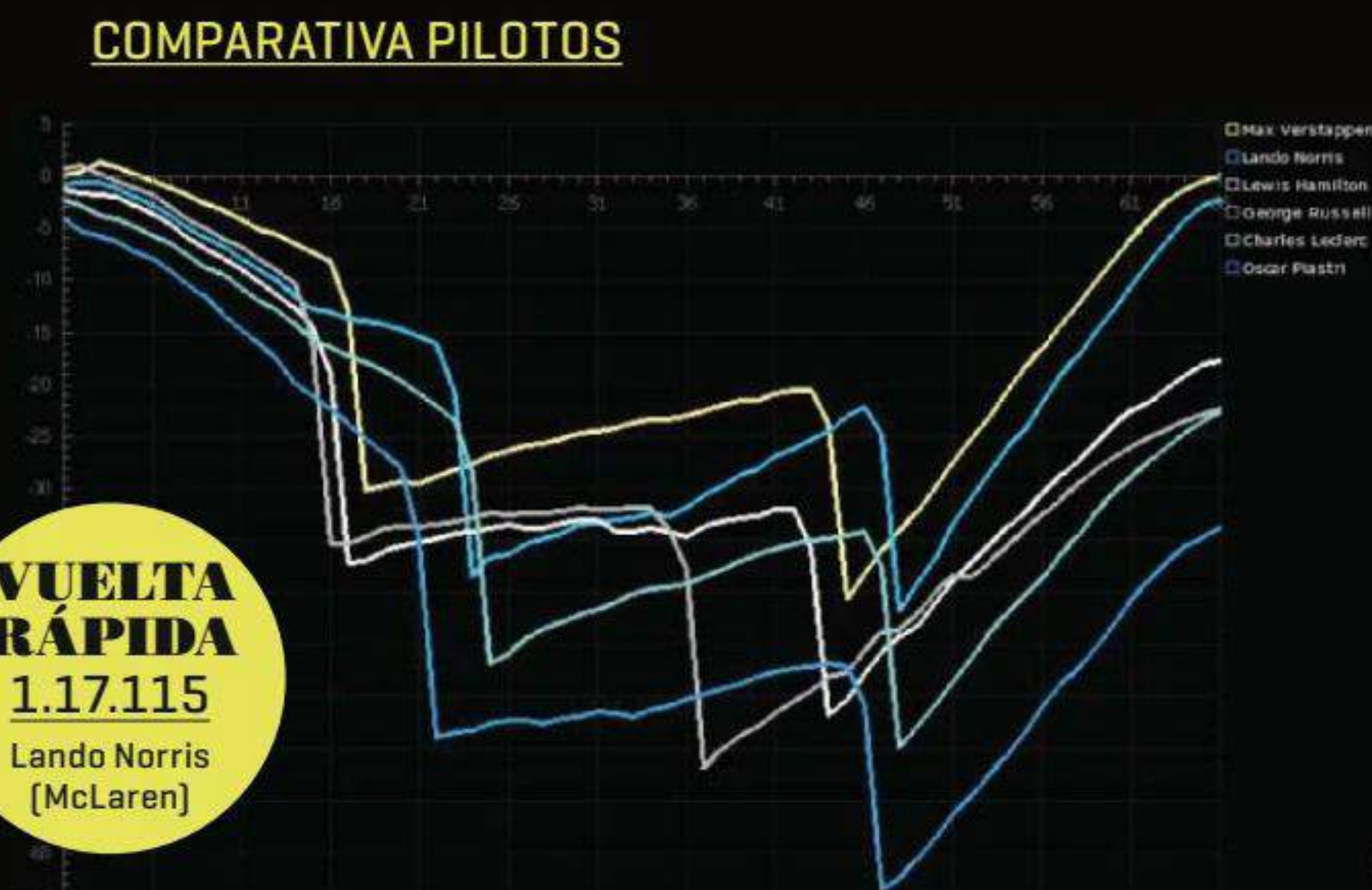
POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Max Verstappen	NED	RED BULL RACING HONDA RBPT	219
2	Lando Norris	GBR	MCLAREN MERCEDES	150
3	Charles Leclerc	MON	FERRARI	148
4	Carlos Sainz	ESP	FERRARI	116
5	Sergio Perez	MEX	RED BULL RACING HONDA RBPT	111
6	Oscar Piastri	AUS	MCLAREN MERCEDES	87
7	George Russell	GBR	MERCEDES	81
8	Lewis Hamilton	GBR	MERCEDES	70
9	Fernando Alonso	ESP	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	41
10	Yuki Tsunoda	JPN	RB HONDA RBPT	19

CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.	POS.	EQUIPO	PTOS.
1	RED BULL RACING HONDA RBPT	330	6	RB HONDA RBPT	28
2	FERRARI	270	7	ALPINE RENAULT	8
3	MCLAREN MERCEDES	237	8	HAAS FERRARI	7
4	MERCEDES	151	9	WILLIAMS MERCEDES	2
5	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	58	10	KICK SAUBER FERRARI	0

VUELTA RÁPIDA 1:17.115

Lando Norris
[McLaren]



SPAIN NO IS DIFFERENT

AL FINAL ESPAÑA HA SIDO EL ESCENARIO PARA UNA NUEVA VICTORIA DE VERSTAPPEN AUNQUE NO CONTABA CON EL MEJOR COCHE. ESTE ERA EL MCLAREN, PERO NORRIS NO ESTUVO A LA ALTURA DE UNA POLE QUE LES HUBIERA PERMITIDO GANAR ESTE GRAN PREMIO.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.

Barcelona no suele ser un circuito donde haya mucha emoción. No es fácil adelantar y si las condiciones meteorológicas son buenas pues no suelen pasar muchas cosas. Sin embargo este año la igualdad entre equipos es una evidencia y a tenor de los entrenos libres pues podría pasar cualquier cosa. Como así pasó en la Qualy, donde un sorprendente o ya no tanto Norris se hacía con la pole por delante de un Verstappen que tiene en Montmeló uno de sus circuitos talismanes, no en vano es donde ganó la primera carrera de F1 la primera vez que se subió en un Red Bull, procedente del "filial" Toro Rosso.

El caso es que parecía que Norris podría ganar una carrera donde la degradación es importante y su coche es de los que mejor conservan los neumáticos. Pero con lo que no contaban los de Woking es que la salida del británico fue muy mala, hasta el punto que le adelantaron, no solo Verstappen, si-

no también un Russell que hizo un salidón que dejó a todos con la boca abierta desde su cuarta posición de la parrilla de salida. De todas formas pronto Verstappen se puso a liderar demostrando que este es uno de sus trazados favoritos.

La emoción se produjo porque había que hacer cambios de neumáticos pronto y, sin embargo, Norris se quedó para el final, fue el último en hacer su cambio de gomas y se esperaba que pudiera recuperar lo perdido en la salida. Con gomas más frescas fue un poco a la contra hasta el punto que el último juego de blandos lo puso en la vuelta 48 y salió del pit lane y se puso justo delante de Russell, pero a 8" de Verstappen. Demostró que esa era una buena estrategia, porque pudo recortar tiempo al holandés hasta colocarse muy cerca a sus espaldas, pero ya no tuvo tiempo de superarle. Verstappen lograba así la victoria número 120 de Red Bull de las 379 salidas en un G.P. de uno de sus coches. Y de todas ellas, a partir

de esta carrera del Gran Premio de España 2024, más de la mitad de las victorias del equipo en toda su historia las ha conseguido Max: nada menos que 61 victorias lleva el holandés desde aquel 2016 donde logró su primer triunfo precisamente en el Gran Premio español.

En cuanto a los españoles, pues desde Ferrari había muchas esperanzas pero al final el rendimiento en la Qualy no fue el esperado. Y eso ya condicionó la carrera saliendo desde la 5ª y 6ª posición. Las estrategias fueron diferentes para los dos pilotos de Maranello y el peor parado fue el madrileño que se quedó en la misma posición de la salida, y eso que pasó a su compañero en pista. Pero se quedó sin gomas y tuvo que dejar que le adelantaran otra vez.

Y Alonso ya sabía que llegaba a Montmeló a sufrir. El escenario de su última victoria en la F1 no era propicio para su Aston Martin. Salía 10º y acabó dos puestos más atrás. Con eso está dicho todo. 



VICTORIA 61 DE VERSTAPPEN LO QUE HACE QUE SEA EL RESPONSABLE DE MÁS DE LA MITAD DE TRIUNFOS DEL EQUIPO EN SU HISTORIA.



37º GRAN PREMIO DE AUSTRIA

11º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2024

1.112 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

RED BULL RING

Trazado: 4.318 metros.

Lugar y fecha: Spielberg, 30 de junio.

Distancia: 307,236 km.



RÉCORD DEL CIRCUITO

1:05.619

Carlos Sainz
[2020]



PILOTO
GANADOR

GEORGE
RUSSELL



Nació: King's Lynn, Nortfolk, Inglaterra. 15 de febrero de 1998.
Edad: 26
Años activo: 2017-2024
Campeonatos del Mundo: 4º [2022]
GP Iniciados: 115
Victorias: 2
Veces podium: 13
Poles Position: 2
Primera línea: 10
Vueltas rápidas: 7
Puntos: 580

126
VICTORIAS
EN LA F1

CON ESTA VICTORIA LOGRA COGER UN POCO MÁS DE VENTAJA FRENTE A RED BULL YA QUE LE ESTABA COGIENDO EN ESTE RANKING DE VICTORIAS EN LA F1. DE MOMENTO MERCEDES SIGUE SIENDO LA TERCERA DE LA HISTORIA.



MERCEDES W15

PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:04.314
2	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	1:04.718
3	63	George Russell	MERCEDES	1:04.840
4	55	Carlos Sainz	FERRARI	1:04.851
5	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	1:04.903
6	16	Charles Leclerc	FERRARI	1:05.044
7	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	1:05.048
8	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:05.202
9	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	1:05.385
10	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	1:05.883
11	3	Daniel Ricciardo	RB HONDA RBPT	1:05.289
12	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	1:05.347
13	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	1:05.359
14	22	Yuki Tsunoda	RB HONDA RBPT	1:05.412
15	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:05.639
16	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	1:05.736
17	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:05.819
18	77	Valtteri Bottas	KICK SAUBER FERRARI	1:05.847
19	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	1:05.856
20	24	Zhou Guanyu	KICK SAUBER FERRARI	1:06.061

CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/RETIR.	PTOS.
1	63	George Russell	MERCEDES	71	1:24:22.798	25
2	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	71	+1.906s	18
3	55	Carlos Sainz	FERRARI	71	+4.533s	15
4	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	71	+23.142s	12
5	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	71	+37.253s	10
6	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	71	+54.088s	8
7	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	71	+54.672s	6
8	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	71	+60.355s	4
9	3	Daniel Ricciardo	RB HONDA RBPT	71	+61.169s	2
10	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	71	+61.766s	1
11	16	Charles Leclerc	FERRARI	71	+67.056s	0
12	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	71	+68.325s	0
13	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	70	+1 lap	0
14	22	Yuki Tsunoda	RB HONDA RBPT	70	+1 lap	0
15	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	70	+1 lap	0
16	77	Valtteri Bottas	KICK SAUBER FERRARI	70	+1 lap	0
17	24	Zhou Guanyu	KICK SAUBER FERRARI	70	+1 lap	0
18	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	70	+1 lap	0
19	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	69	+2 laps	0
20	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	64	+7 laps	0

CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Max Verstappen	NED	RED BULL RACING HONDA RBPT	237
2	Lando Norris	GBR	MCLAREN MERCEDES	156
3	Charles Leclerc	MON	FERRARI	150
4	Carlos Sainz	ESP	FERRARI	135
5	Sergio Perez	MEX	RED BULL RACING HONDA RBPT	118
6	Oscar Piastri	AUS	MCLAREN MERCEDES	112
7	George Russell	GBR	MERCEDES	111
8	Lewis Hamilton	GBR	MERCEDES	85
9	Fernando Alonso	ESP	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	41
10	Yuki Tsunoda	JPN	RB HONDA RBPT	19

CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.	POS.	EQUIPO	PTOS.
1	RED BULL RACING HONDA RBPT	355	6	RB HONDA RBPT	30
2	FERRARI	291	7	HAAS FERRARI	19
3	MCLAREN MERCEDES	268	8	ALPINE RENAULT	9
4	MERCEDES	196	9	WILLIAMS MERCEDES	2
5	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	58	10	KICK SAUBER FERRARI	0

COMPARATIVA PILOTOS



VUELTA
RÁPIDA
1.07.694

Fernando Alonso
(Aston Martin)

EL DESCUIDERO

RUSSELL HA LOGRADO SU SEGUNDA VICTORIA EN LA F1 Y DE FORMA SORPRENDENTE. EL TRIUNFO PARECÍA QUE SERÍA UNA LUCHA ENTRE VERSTAPPEN Y NORRIS, PERO ESA PELEA TUVO UN FINAL DESASTROSO Y EL TERCERO EN DISCORDIA, RUSSELL, APROVECHÓ SU OPORTUNIDAD LOGRANDO UNA VICTORIA QUE VIENE MUY BIEN A MERCEDES.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon Press.

Este fin de semana tenía el programa de sprint y se celebraba en el circuito del equipo Red Bull. Así que parecía que sería coto privado de caza de victorias del equipo austriaco. Y en la sprint lo confirmó el propio Verstappen, ganando con una autoridad que no parecía tan clara en los entrenos previos. Pero el holandés nunca falla y se llevó ese triunfo que supone la antesala del Gran Premio de verdad.

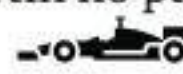
Pero el caso es que los McLaren tenían la intención de aguarle la fiesta, porque se nota el incremento de prestaciones del equipo de Woking y su buena gestión de neumáticos podría ser relevante de cara al G.P. largo. Pero el caso es que la pole también fue para Max y todo parecía que el guión sería el mismo. Buena salida y gestionar una ventaja considerable a lo largo de la carrera. Pero se nota que ya no van sobrados en Red Bull y en la segunda parte de la carrera, cuando puso gomas duras, el monoplaza del holandés empezó a perder

rendimiento. Y eso provocó que un Norris entonado se le acercara en la parte final de la carrera y se emprendiese un duelo de titanes espectacular. Ninguno daba el brazo a torcer y la pelea por adelantar del inglés era un tanto peligrosa. Y es que Verstappen nunca ha sido un piloto fácil de adelantar. Hay que tener un gap muy grande y en este caso no lo había. En ese apretar de Norris, sobrepasó varias veces los límites de pista y estaba pendiente de investigación y de ser penalizado. Lo normal son 5 segundos y eso en el equipo Red Bull lo debían de saber y haber gestionado. Pero lejos de eso lo que sucedió es que Verstappen no quería dejarse adelantar. Si lo hubiera hecho y luego con el DRS pegarse a su zaga, probablemente podría haber optado a la victoria después de la penalización. Pero como todavía no se había producido porque los comisarios en la F1 son bastante lentos, pues el holandés decidió que no sería adelantado. Y en esa pelea pues hubo un toque que provocó un pinchazo en ambos con bastantes desperfectos. Max volvió a salir

a pista y acabó quinto, pero Norris tenía su monoplaza más tocado.

Resultado, pues que el que tenía la tercera plaza más o menos asegurada como es Russell pues se encontró con la victoria. En ese momento, detrás de Russell iba Sainz, pero enseguida se vio adelantado por PIASTRI. El piloto australiano tuvo que remontar porque en la Qualy le retiraron el tiempo por un fuera de pista y le relegó a la salida a la séptima posición. De haber logrado su posición lógica, pues lo normal es que hubiera optado a la victoria con un McLaren que ha vuelto a demostrar que es el mejor coche en la parrilla.

Así que Sainz pudo subir al pódium y supone su vigésimo tercera vez. Desde luego es un palmarés muy bueno y vuelve a dejar en evidencia a su compañero de equipo que no pudo puntuar por múltiples problemas desde la salida que le relegaron a las últimas posiciones.

En cuanto a Alonso ya sabían que iban a sufrir mucho porque su Aston Martin no parece estar en su mejor momento. 



SEGUNDA VICTORIA DE RUSSELL EN LA F1 DESPUÉS DE LA LOGRADA EN BRASIL EN 2022. APROVECHÓ SU OPORTUNIDAD DESPUÉS DEL ENCONTRONAZO DE LOS LÍDERES VERSTAPPEN Y NORRIS.



75º GRAN PREMIO DE GRAN BRETAÑA

12º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2024

1.113 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

SILVERSTONE

Trazado: 5.891 metros.

Lugar y fecha: Silverstone, 7 de julio.

Distancia: 52 vueltas; 306,198 km.



RÉCORD DEL CIRCUITO

1:05.619

Carlos Sainz
[2020]



LEWIS HAMILTON

PILOTO
GANADOR



Nació: Tewin, Herfordshire, Inglaterra. 7 de enero de 1985.

Edad: 39

Años activo: 2007-2024

Campeonatos del Mundo: 7
[2008, 2014, 2015, 2017, 2018, 2019, 2020]

Victorias: 104

Veces podium: 199

Poles Position: 104

Primera línea: 176

Vueltas rápidas: 67

Puntos: 4.749,5

280 CARRERAS EN LOS PUNTOS EN LA F1

EN EL RANKING SON SEXTOS Y MERCEDES YA CUENTA CON UN NÚMERO REDONDO DE PARTICIPACIONES DONDE HA ACABADO EN LOS PUNTOS.



MERCEDES W15

PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	63	George Russell	MERCEDES	1:25.819
2	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	1:25.990
3	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	1:26.030
4	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:26.203
5	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	1:26.237
6	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	1:26.338
7	55	Carlos Sainz	FERRARI	1:26.509
8	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:26.585
9	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	1:26.640
10	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:26.917
11	16	Charles Leclerc	FERRARI	1:27.097
12	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	1:27.175
13	22	Yuki Tsunoda	RB HONDA RBPT	1:27.269
14	24	Zhou Guanyu	KICK SAUBER FERRARI	1:27.867
15	3	Daniel Ricciardo	RB HONDA RBPT	1:27.949
16	77	Valtteri Bottas	KICK SAUBER FERRARI	1:32.431
17	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	1:32.905
18	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	1:34.557
19	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	1:39.804
20				

CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/RETIR.	PTOS.
1	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	52	1:22:27.059	25
2	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	52	+1.465s	18
3	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	52	+7.547s	15
4	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	52	+12.429s	12
5	55	Carlos Sainz	FERRARI	52	+47.318s	11
6	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	52	+55.722s	8
7	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	52	+56.569s	6
8	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	52	+63.577s	4
9	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	52	+68.387s	2
10	22	Yuki Tsunoda	RB HONDA RBPT	52	+79.303s	1
11	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	52	+88.960s	0
12	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	52	+90.153s	0
13	3	Daniel Ricciardo	RB HONDA RBPT	51	+1 lap	0
14	16	Charles Leclerc	FERRARI	51	+1 lap	0
15	77	Valtteri Bottas	KICK SAUBER FERRARI	51	+1 lap	0
16	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	50	+2 laps	0
17	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	50	+2 laps	0
18	24	Zhou Guanyu	KICK SAUBER FERRARI	50	+2 laps	0
NC	63	George Russell	MERCEDES	33	DNF	0
NC	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	0	DNS	0

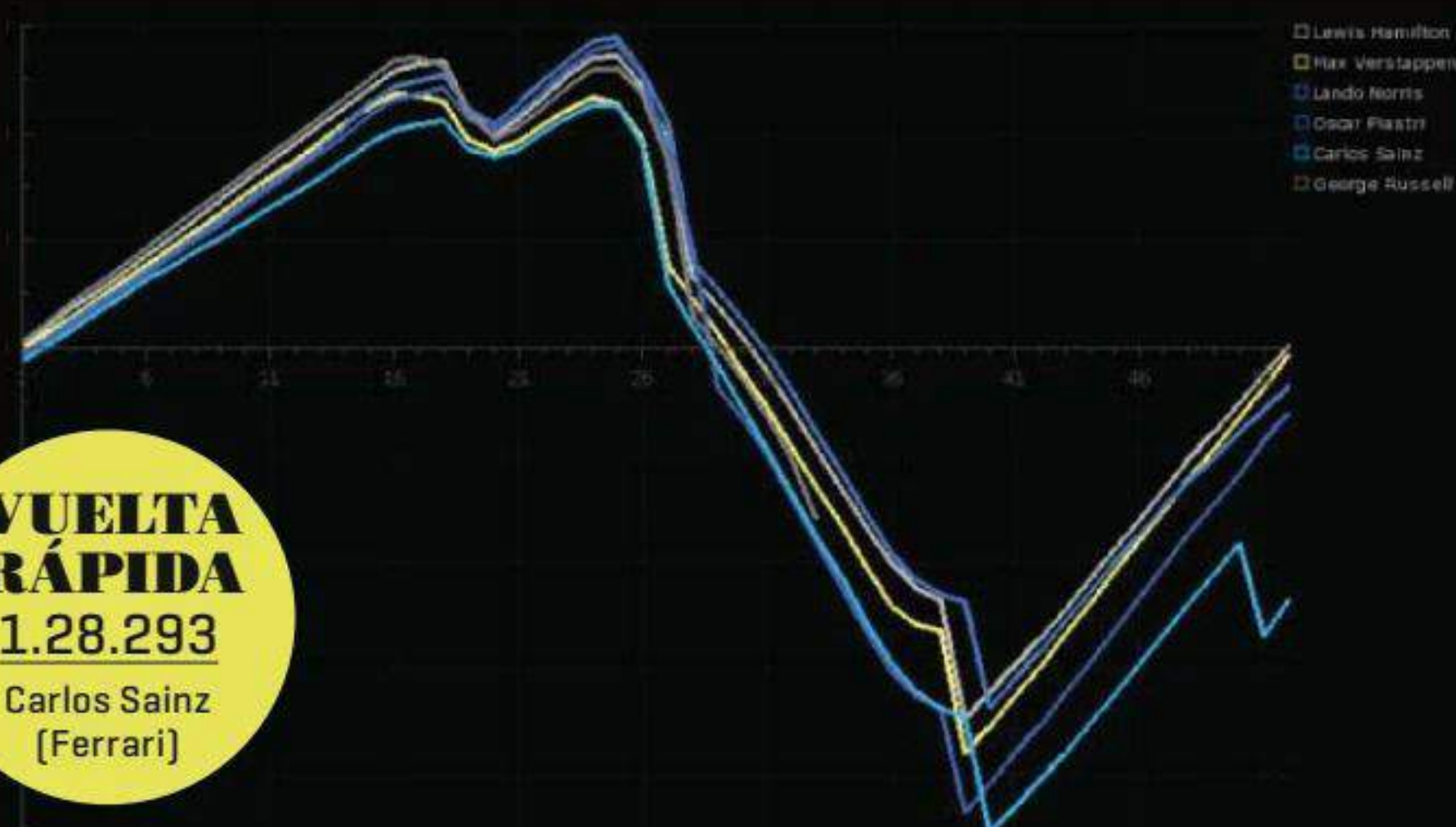
CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Max Verstappen	NED	RED BULL RACING HONDA RBPT	255
2	Lando Norris	GBR	MCLAREN MERCEDES	171
3	Charles Leclerc	MON	FERRARI	150
4	Carlos Sainz	ESP	FERRARI	146
5	Oscar Piastri	AUS	MCLAREN MERCEDES	124
6	Sergio Perez	MEX	RED BULL RACING HONDA RBPT	118
7	George Russell	GBR	MERCEDES	111
8	Lewis Hamilton	GBR	MERCEDES	110
9	Fernando Alonso	ESP	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	45
10	Lance Stroll	CAN	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	23

CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.	POS.	EQUIPO	PTOS.
1	RED BULL RACING HONDA RBPT	373	6	RB HONDA RBPT	31
2	FERRARI	302	7	HAAS FERRARI	27
3	MCLAREN MERCEDES	295	8	ALPINE RENAULT	9
4	MERCEDES	221	9	WILLIAMS MERCEDES	4
5	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	68	10	KICK SAUBER FERRARI	0

COMPARATIVA PILOTOS



VUELTA RÁPIDA

1.28.293

Carlos Sainz
[Ferrari]

DE VUELTA A CASA

HAMILTON PARECE QUE ACABARÍA SU RELACIÓN CON MERCEDES SIN UNA VICTORIA MÁS, PERO LA F1 LE TENÍA RESERVADA UNA SORPRESA GANANDO NADA MENOS QUE EN SU CASA. DOS AÑOS, SIETE MESES Y 2 DÍAS DESPUÉS, VOLVÍA A GANAR UN GRAN PREMIO CON TODAS LAS DE LA LEY.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.



Hamilton parece que se había despedido de la senda del triunfo hace tiempo. Más de dos años y medio ha tardado en volver a ganar un Gran

Premio y el destino ha querido que sea en su casa, en Silverstone, en un circuito talismán donde ha ganado nada menos que nueve veces, batiendo su propio récord que compartía con Schumacher. Solo Jim Clark ha ganado en el Gran Premio de Gran Bretaña cinco veces, pero nada comparable con los triunfos del piloto de Mercedes. Con esta victoria logra su número 104 y agranda más su leyenda, ya que sigue en solitario en este ranking de victorias donde Schumacher se quedó en 91 triunfos y Verstappen está muy lejos con 61.

El caso es que Hamilton ganó en su casa con todo merecimiento. No fue un Gran Premio donde por abandonos o desgracias varias te encuentres con una victoria repentina, como fue la de su compañero Russell en el Gran Premio anterior en Austria. En este caso Hamilton que salía segundo puso toda la carne en el asador y logró una victoria sin tener el mejor coche. Pero la

climatología causó incertidumbre y provocabas que los cambios de gomas slick a intermedios y viceversa pues generaba una confusión y una oportunidad que el equipo de la estrella y el propio Hamilton supieron ganársela.

En entrenos ya hubo nervios con la lluvia y eso permitió que los dos Mercedes ocuparan la primera línea. Pero con Russell en la pole. Verstappen solo pudo ser cuarto, pero en la salida logró adelantar a Norris. La salida fue en seco y el ritmo del piloto de McLaren fue in crescendo hasta adelantar en pista al holandés antes de colocar los intermedios por la llegada de la lluvia. Aunque antes de que llegará de verdad, unas gotas pusieron nerviosos a algunos como a Leclerc que adelantaron esa parada demasiado y destrozaron las gomas antes de que lloviera de verdad. Para entonces Hamilton ya había pasado a Russell demostrando que tenía ganas en este Gran Premio. Todo se le puso más fácil cuando a mitad de la carrera su compañero Russell retiró el coche con un problema de refrigeración.

Cuando tuvieron que volver a cambiar de gomas a slick al dejar de llover, fue cuando

se decidió la prueba. Norris copió la monta de blandos que hizo el líder Hamilton, mientras que Verstappen colocaba unos duros más apropiados. Quedaban muchas vueltas para que el blando aguantara, lo cual se demostró al ser cazado Norris por Verstappen y perder el segundo puesto. Mientras que su compañero Piastri había colocado la monta correcta, o sea unos medios que eran los ideales. Al final no quedaban vueltas para que Verstappen diera caza a Hamilton, así que llegó la victoria número 104. Muchas emoción ante la posible última victoria del británico con su equipo Mercedes antes de su aterrizaje en Ferrari.

Por cierto el equipo italiano no tenía su fin de semana, aunque Sainz defendió bien el pabellón y acabó en un meritorio quinto lugar y ya se coloca en la general a solo cuatro puntos de Leclerc.

Algo parecido podemos decir de Alonso, que salió en parrilla más retrasado de lo deseado por una qualy con problemas, pero la carrera fue muy intensa y el equipo Aston logró unos magníficos séptimo y octavo lugar, sumando puntos para seguir siendo quintos en la general de equipos. 🏎️



VICTORIA NÚMERO 104 DE HAMILTON Y LA NOVENA EN EL GRAN PREMIO DE GRAN BRETAÑA. NUEVOS RÉCORDS.



39º GRAN PREMIO DE HUNGRÍA

13º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2024

1.114 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

HUNGARORING

Trazado: 4.381 metros.

Lugar y fecha: Budapest, 21 de julio.

Distancia: 70 vueltas; 306,630 km.

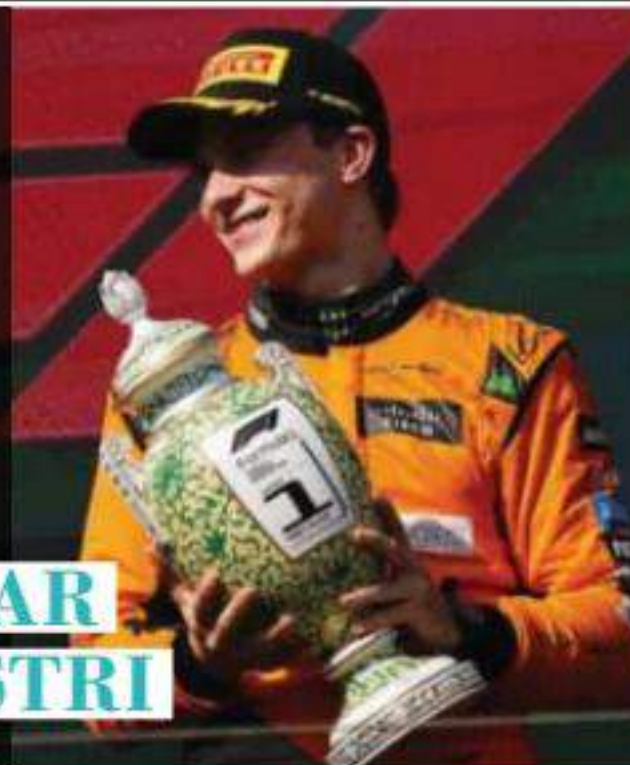


**RÉCORD
DEL CIRCUITO**
1:16.627

Lewis Hamilton
[2020]



PILOTO
GANADOR



**OSCAR
PIASTRI**

Nació: Melbourne, Australia. 6
de abril de 2001.

Edad: 23

Años activo: 2023-2024

Campeonatos del Mundo: 9º
[2023]

Victorias: 1

Veces podium: 5

Poles Position: 2

Primera línea: 3

Vueltas rápidas: 3

Puntos: 246

**185 VICTORIAS
EN LA F1**

MCLAREN MCL38

SIGUE SEGUNDA EN ESTE RANKING MUY
LEJOS DEL PRIMERO, FERRARI (245)
PERO CADA VEZ MAS LEJOS DE SU
PERSEGUIDOR MERCEDES (127).



PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	1:15.227
2	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	1:15.249
3	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:15.273
4	55	Carlos Sainz	FERRARI	1:15.696
5	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	1:15.854
6	16	Charles Leclerc	FERRARI	1:15.905
7	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:16.043
8	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	1:16.244
9	3	Daniel Ricciardo	RB HONDA RBPT	1:16.447
10	22	Yuki Tsunoda	RB HONDA RBPT	1:16.477
11	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	1:16.317
12	77	Valtteri Bottas	KICK SAUBER FERRARI	1:16.384
13	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	1:16.429
14	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	1:16.543
15	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	1:16.548
16	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	1:17.886
17	63	George Russell	MERCEDES	1:17.968
18	24	Zhou Guanyu	KICK SAUBER FERRARI	1:18.037
19	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	1:18.049
20	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	1:18.166

CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/RETIR.	PTOS.
1	81	Oscar Piastri	MCLAREN MERCEDES	70	1:38:01.989	25
2	4	Lando Norris	MCLAREN MERCEDES	70	+2.141s	18
3	44	Lewis Hamilton	MERCEDES	70	+14.880s	15
4	16	Charles Leclerc	FERRARI	70	+19.686s	12
5	1	Max Verstappen	RED BULL RACING HONDA RBPT	70	+21.349s	10
6	55	Carlos Sainz	FERRARI	70	+23.073s	8
7	11	Sergio Perez	RED BULL RACING HONDA RBPT	70	+39.792s	6
8	63	George Russell	MERCEDES	70	+42.368s	5
9	22	Yuki Tsunoda	RB HONDA RBPT	70	+77.259s	2
10	18	Lance Stroll	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	70	+77.976s	1
11	14	Fernando Alonso	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	70	+82.460s	0
12	3	Daniel Ricciardo	RB HONDA RBPT	69	+1 lap	0
13	27	Nico Hulkenberg	HAAS FERRARI	69	+1 lap	0
14	23	Alexander Albon	WILLIAMS MERCEDES	69	+1 lap	0
15	20	Kevin Magnussen	HAAS FERRARI	69	+1 lap	0
16	77	Valtteri Bottas	KICK SAUBER FERRARI	69	+1 lap	0
17	2	Logan Sargeant	WILLIAMS MERCEDES	69	+1 lap	0
18	31	Esteban Ocon	ALPINE RENAULT	69	+1 lap	0
19	24	Zhou Guanyu	KICK SAUBER FERRARI	69	+1 lap	0
NC	10	Pierre Gasly	ALPINE RENAULT	33	DNF	0

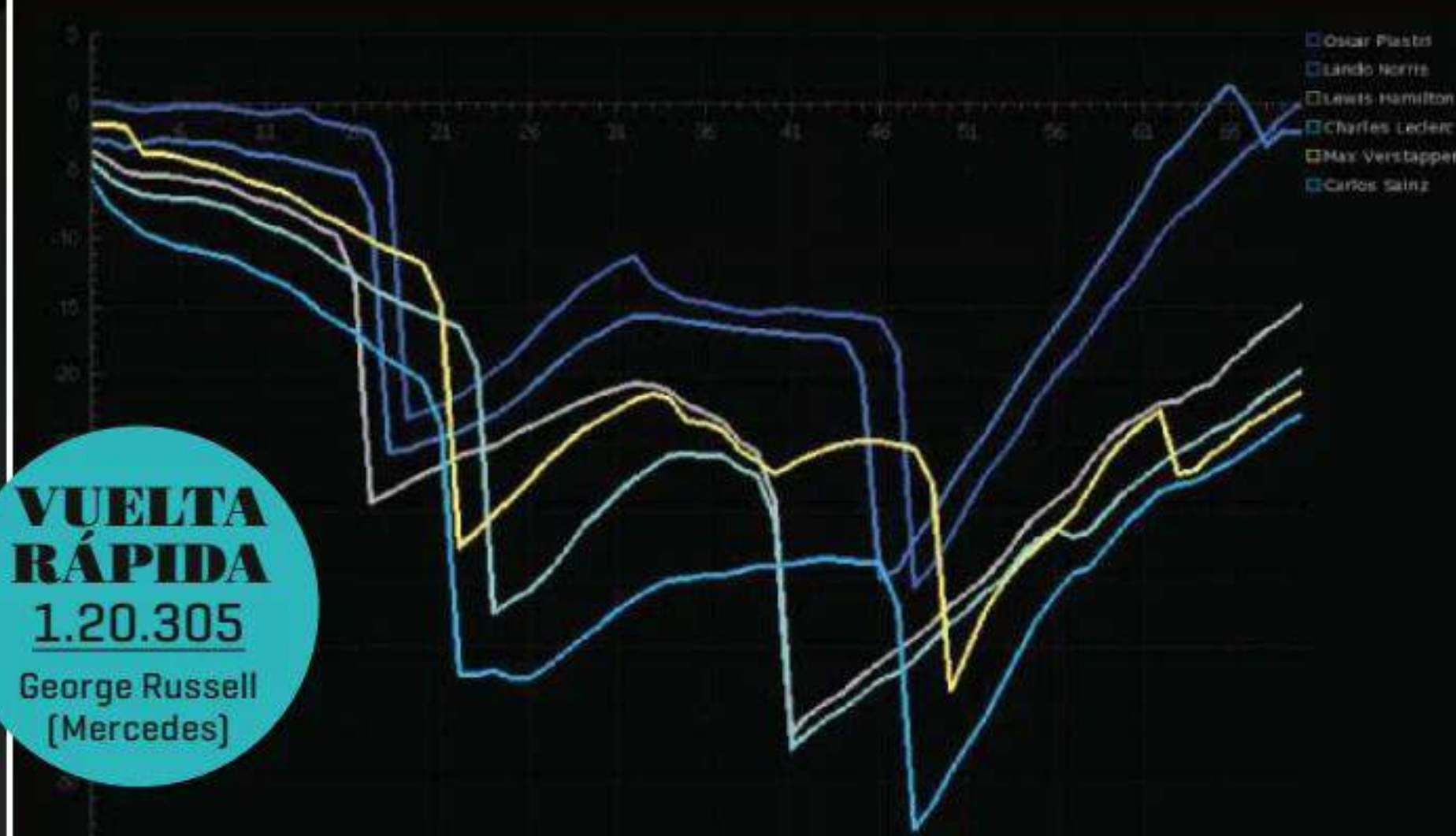
CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Max Verstappen	NED	RED BULL RACING HONDA RBPT	265
2	Lando Norris	GBR	MCLAREN MERCEDES	189
3	Charles Leclerc	MON	FERRARI	162
4	Carlos Sainz	ESP	FERRARI	154
5	Oscar Piastri	AUS	MCLAREN MERCEDES	149
6	Lewis Hamilton	GBR	MERCEDES	125
7	Sergio Perez	MEX	RED BULL RACING HONDA RBPT	124
8	George Russell	GBR	MERCEDES	116
9	Fernando Alonso	ESP	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	45
10	Lance Stroll	CAN	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	24

CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.	POS.	EQUIPO	PTOS.
1	RED BULL RACING HONDA RBPT	389	6	RB HONDA RBPT	33
2	MCLAREN MERCEDES	338	7	HAAS FERRARI	27
3	FERRARI	322	8	ALPINE RENAULT	9
4	MERCEDES	241	9	WILLIAMS MERCEDES	4
5	ASTON MARTIN ARAMCO MERCEDES	69	10	KICK SAUBER FERRARI	0

COMPARATIVA PILOTOS



**VUELTA
RÁPIDA**
1.20.305

George Russell
(Mercedes)

LA PRIMERA DEL QUINTO

Y ES QUE OSCAR PIASTRI ES EL QUINTO AUSTRALIANO EN GANAR UN GRAN PREMIO DE F1. ES SU PRIMERA VICTORIA Y LO HA HECHO CON UN MCLAREN PLETÓRICO Y NO SIN UNA POLÉMICA ALIMENTADA POR SU EQUIPO.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.

Parece que ya por fin podemos decir que Red Bull ya no es la favorita de las apuestas. En Hungría hubo un equipo dominador, que fue McLaren, aunque su victoria no estuvo exenta de polémicas. Y no por rendimiento, sino por decisiones propias del equipo que les llevó a unas últimas vueltas inquietantes. Y es que no se puede hacer un undercut entre compañeros de equipo, y en el propio equipo de Woking decidieron que Norris parara antes en su segundo cambio de gomas cuando iba segundo detrás de Piastri. Eso provocó que le adelantara, lógicamente, y luego había que pedirle dejarse adelantar. Y eso siempre es un problema. Todos los pilotos tensan la cuerda hasta el final y eso lo deberían haber sabido en el equipo naranja. Porque Norris tiró a muerte sacando más y más ventaja pensando que le dejarían ganar la prueba. Pero ya estaba pactado de antemano: le dejaban parar antes simplemente para protegerse de Hamilton que iba tercero. Pero ni siquiera era necesario esa maniobra, porque tenía suficiente ventaja para

que el propio líder Piastri parara antes y se hubieran evitado tantas llamadas de radio para pedirle que le dejase adelantar.

De todas formas eso no tiene que enturbiar la primera victoria del australiano que demostró que es un grandísimo piloto. Su victoria se cimentó en la salida, ya que logró colocarse líder cuando salía segundo. Su compañero de equipo y Verstappen se metieron en un lío en esa primera curva, algo que aprovechó Piastri para demostrar que tiene ritmo para ser un campeón. Ya había ganado una carrera Sprint, pero le faltaba licenciarse con una victoria en una prueba de verdad. Y ha sido en Hungría, un circuito donde es muy difícil adelantar y la salida es fundamental. Pero demostró que McLaren es el coche favorito ahora mismo y que puede disputarle el título de marcas a la propia Red Bull. Una vez más estuvo contra las cuerdas y eso se agravó con las malas decisiones del equipo. Nunca se equivocan pero en Hungría se dejaron adelantar con los undercut que le hicieron Mercedes a través de un Hamilton que realizó una excelente carrera. Y no solo una vez, sino que

sucedió en las dos paradas. Eso provocó que se desquiciara y que provocase un accidente intentando adelantar al británico. Al final solo pudo acabar quinto y pone en peligro su Campeonato de Pilotos. Parecía que lo tenía controlado, pero de momento el de constructores con un Pérez desaparecido y con un Verstappen que ya no gana desde hace tres pruebas, pues parece que se puede quedar sin título. De momento lleva 76 puntos a Norris, pero quedan muchas pruebas por delante y es evidente que el Red Bull no es ya el coche más rápido.

En cuanto a Sainz fue víctima de una mala salida y eso condena cualquier estrategia en una pista como Hungría. Aun así acabó sexto por detrás de su compañero de equipo que sí cuajó una excelente carrera terminando cuarto cuando salía sexto. Realmente intercambiaron las posiciones de la parrilla de salida con el resultado final. En cuanto a Alonso no tenía mucha esperanza en esta pista, aunque en la quali sí que realizó una actuación esperanzadora. Pero al final la carrera acaba poniendo en su sitio al equipo Aston Martin. 🏎️



DESPUÉS DE JACK BRABHAM, ALAN JONES, MARK WEBBER Y DANIEL RICCIARDO, PIASTRI SE CONVIERTE EN EL QUINTO AUSTRALIANO EN LOGRAR UNA VICTORIA EN LA F1.



69º GRAN PREMIO DE BÉLGICA

14º GRAN PREMIO DE LA TEMPORADA 2024

1.115 GP DE LOS CAMPEONATOS MUNDIALES

SPA.FRANCORCHAMPS

TRAZADO: 7.004 metros
LUGAR Y FECHA: Spa-Francorchamps,
28 de julio.
DISTANCIA: 44 vueltas; 308,052 km

RÉCORD DE LA VUELTA RÁPIDA

1:46.286

Valtteri Bottas
(2018)



PILOTO
GANADOR

LEWIS
HAMILTON

Nació: Tewin, Herdfordshire,
Inglaterra. 7 de enero de 1985.
Edad: 39

Años activo: 2007-2024
Campeonatos del Mundo: 7
(2008, 2014, 2015, 2017,
2018, 2019, 2020)
G.P. iniciados: 346
Victorias: 105
Veces podium: 201
Poles Position: 104
Primera línea: 176
Vueltas rápidas: 67
Puntos: 4.789,5

295 VECES EN EL PODIUM EN LA F1

YA ESTÁ MUY CERCA DE ALCANZAR
A WILLIAMS EN EL RANKING DE LOS
PODIUMS DEL EQUIPO. DE MOMENTO
SIGUE CUARTO



MERCEDES W15

PARRILLA DE SALIDA

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	TIEMPO
1	16	Charles Leclerc	Ferrari	1:53.754
2	11	Sergio Perez	Red Bull Racing Honda RBPT	1:53.765
3	44	Lewis Hamilton	Mercedes	1:53.835
4	4	Lando Norris	McLaren Mercedes	1:53.981
5	81	Oscar Piastri	McLaren Mercedes	1:54.027
6	63	George Russell	Mercedes	1:54.184
7	55	Carlos Sainz	Ferrari	1:54.477
8	14	Fernando Alonso	Aston Martin Aramco Mercedes	1:54.765
9	31	Esteban Ocon	Alpine Renault	1:54.810
10	23	Alexander Albon	Williams Mercedes	1:54.473
11	1	Max Verstappen	Red Bull Racing Honda RBPT	1:53.159
12	10	Pierre Gasly	Alpine Renault	1:54.635
13	3	Daniel Ricciardo	RB Honda RBPT	1:54.682
14	77	Valtteri Bottas	Kick Sauber Ferrari	1:54.764
15	18	Lance Stroll	Aston Martin Aramco Mercedes	1:55.716
16	27	Nico Hulkenberg	Haas Ferrari	1:56.308
17	20	Kevin Magnussen	Haas Ferrari	1:56.500
18	2	Logan Sargeant	Williams Mercedes	1:57.230
19	24	Zhou Guanyu	Kick Sauber Ferrari	1:57.775
20	22	Yuki Tsunoda	RB Honda RBPT	1:56.593

CLASIFICACIÓN

POS.	Nº	PILOTO	VEHÍCULO	VTAS.	TIEMPO/RETIR.	PTOS.
1	63	George Russell	Mercedes	44	1:19:57.040	25
2	44	Lewis Hamilton	Mercedes	44	+0.526s	18
3	81	Oscar Piastri	McLaren Mercedes	44	+1.173s	15
4	16	Charles Leclerc	Ferrari	44	+8.549s	12
5	1	Max Verstappen	Red Bull Racing Honda RBPT	44	+9.226s	10
6	4	Lando Norris	McLaren Mercedes	44	+9.850s	8
7	55	Carlos Sainz	Ferrari	44	+19.795s	6
8	11	Sergio Perez	Red Bull Racing Honda RBPT	44	+43.195s	5
9	14	Fernando Alonso	Aston Martin Aramco Mercedes	44	+49.963s	2
10	31	Esteban Ocon	Alpine Renault	44	+52.552s	1
11	3	Daniel Ricciardo	RB Honda RBPT	44	+54.926s	0
12	18	Lance Stroll	Aston Martin Aramco Mercedes	44	+63.011s	0
13	23	Alexander Albon	Williams Mercedes	44	+63.651s	0
14	10	Pierre Gasly	Alpine Renault	44	+64.365s	0
15	20	Kevin Magnussen	Haas Ferrari	44	+66.631s	0
16	77	Valtteri Bottas	Kick Sauber Ferrari	44	+70.638s	0
17	22	Yuki Tsunoda	RB Honda RBPT	44	+76.737s	0
18	2	Logan Sargeant	Williams Mercedes	44	+86.057s	0
19	27	Nico Hulkenberg	Haas Ferrari	44	+88.833s	0
NC	24	Zhou Guanyu	Kick Sauber Ferrari	5	DNF	0

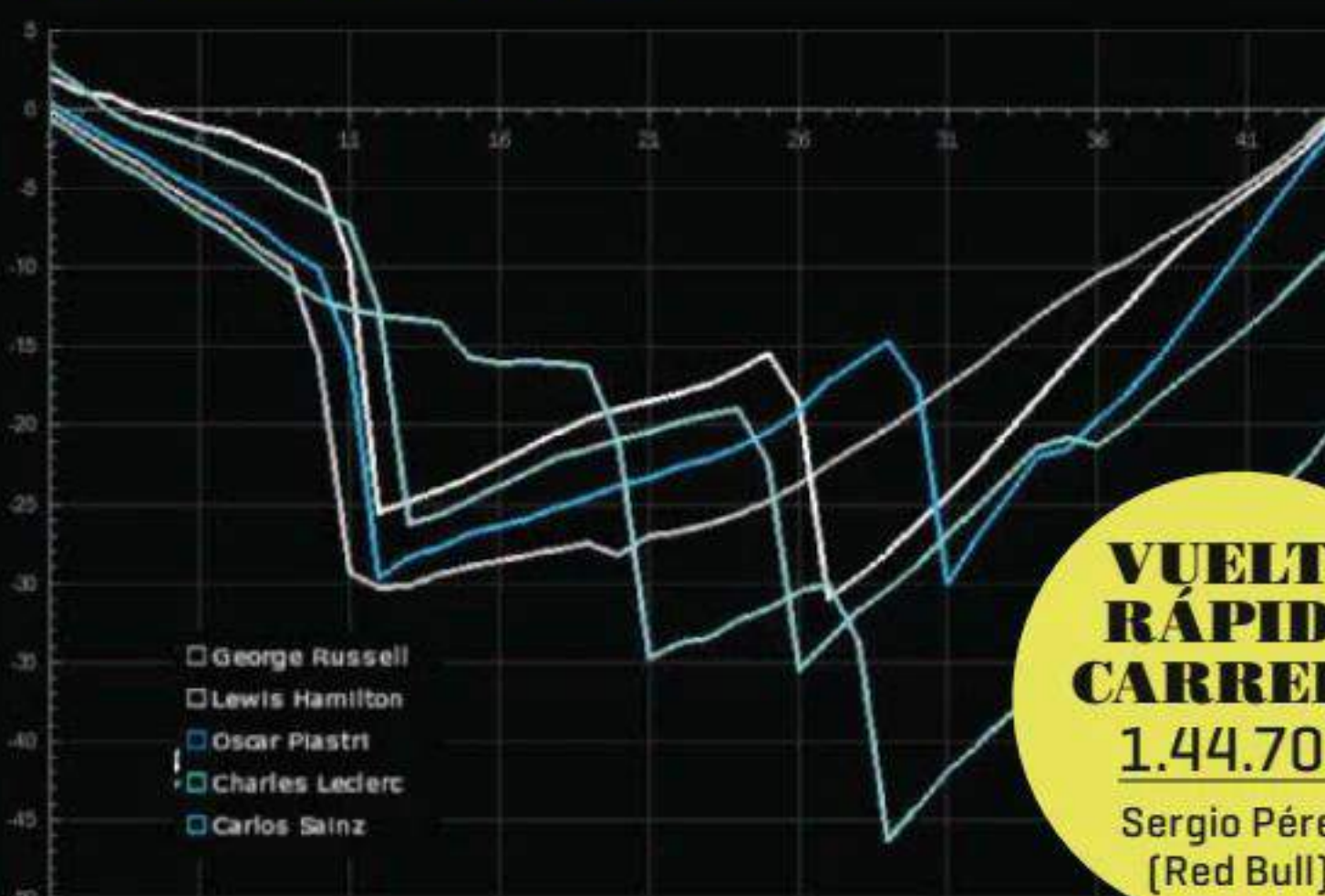
CLASIFICACIÓN FINAL PILOTOS

POS.	PILOTO	PAÍS	VEHÍCULO	PTOS.
1	Max Verstappen	NED	Red Bull Racing Honda RBPT	277
2	Lando Norris	GBR	McLaren Mercedes	199
3	Charles Leclerc	MON	Ferrari	177
4	Oscar Piastri	AUS	McLaren Mercedes	167
5	Carlos Sainz	ESP	Ferrari	162
6	Lewis Hamilton	GBR	Mercedes	150
7	Sergio Perez	MEX	Red Bull Racing Honda RBPT	131
8	George Russell	GBR	Mercedes	116
9	Fernando Alonso	ESP	Aston Martin Aramco Mercedes	49
10	Lance Stroll	CAN	Aston Martin Aramco Mercedes	24

CLASIFICACIÓN FINAL MARCAS

POS.	EQUIPO	PTOS.	POS.	EQUIPO	PTOS.
1	Red Bull Racing Honda RBPT	404	6	RB Honda RBPT	33
2	McLaren Mercedes	361	7	Haas Ferrari	27
3	Ferrari	340	8	Alpine Renault	10
4	Mercedes	284	9	Williams Mercedes	4
5	Aston Martin Aramco Mercedes	71	10	Kick Sauber Ferrari	0

COMPARATIVA PILOTOS



VUELTA
RÁPIDA
CARRERA
1:44.701

Sergio Pérez
(Red Bull)

EL PESO DE UNA VICTORIA

HAY POCAS COSAS MÁS CRUELES QUE PERDER UNA CARRERA GANADA A PULSO POR UN FALLO EN EL PESO MÍNIMO POR PARTE DEL EQUIPO. RUSSELL LO HA SUFRIDO EN BÉLGICA DESPUÉS DE UNA ACTUACIÓN MAGISTRAL QUE, EN PRINCIPIO, HABÍA HECHO POSIBLE EL 60 DOBLETE DE MERCEDES EN SU HISTORIA. DE ESTA MANERA EL TRIUNFO LO HA HEREDADO HAMILTON QUE TAMBIÉN REALIZÓ UNA PRUEBA BRILLANTE.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.

Mientras Russell celebraba su épica victoria con parte del equipo, su monoplaza estaba pasando el control de peso obligatorio. El peso mínimo que tienen que cumplir un coche que acaba la carrera es de 798 kg, una medida que se ejecuta así porque es la manera de controlar de verdad el peso. En las verificaciones previas también hay un peso mínimo, pero los equipos antiguamente hacían la picaresca y una vez en carrera se le empezaban a caer piezas misteriosamente y acababan pesando muy poco. Ahora se pesa al final también y resuelto el problema. Y para ello hay que tener el depósito vacío, algo que no hicieron en Mercedes. Se les olvidó quitar 2,8 litros de combustible y cuando el comisario técnico obligó a realizar el vaciado, el peso mínimo no se cumplió. Los equipos apuran demasiado y a veces pasan estas cosas. En esta carrera de Spa tiene la particularidad de que cuando termina pues no dan la vuelta de honor para entrar en boxes. Aquí según acaba la recta del banderazo se les obliga a entrar en el pit lane a contramano. Eso tiene una consecuencia clara y es que no se les permite ir cogiendo virutas de goma para cargar peso. Algo que necesitaba el Mercedes de Russell porque además la estrategia fue de hacer solo una parada. Y eso lo hizo con un sting final de 34 vuel-

tas, lo que provocó que sus gomas acabaran casi en las lonas. O lo que es lo mismo, sin goma y, por tanto, sin peso.

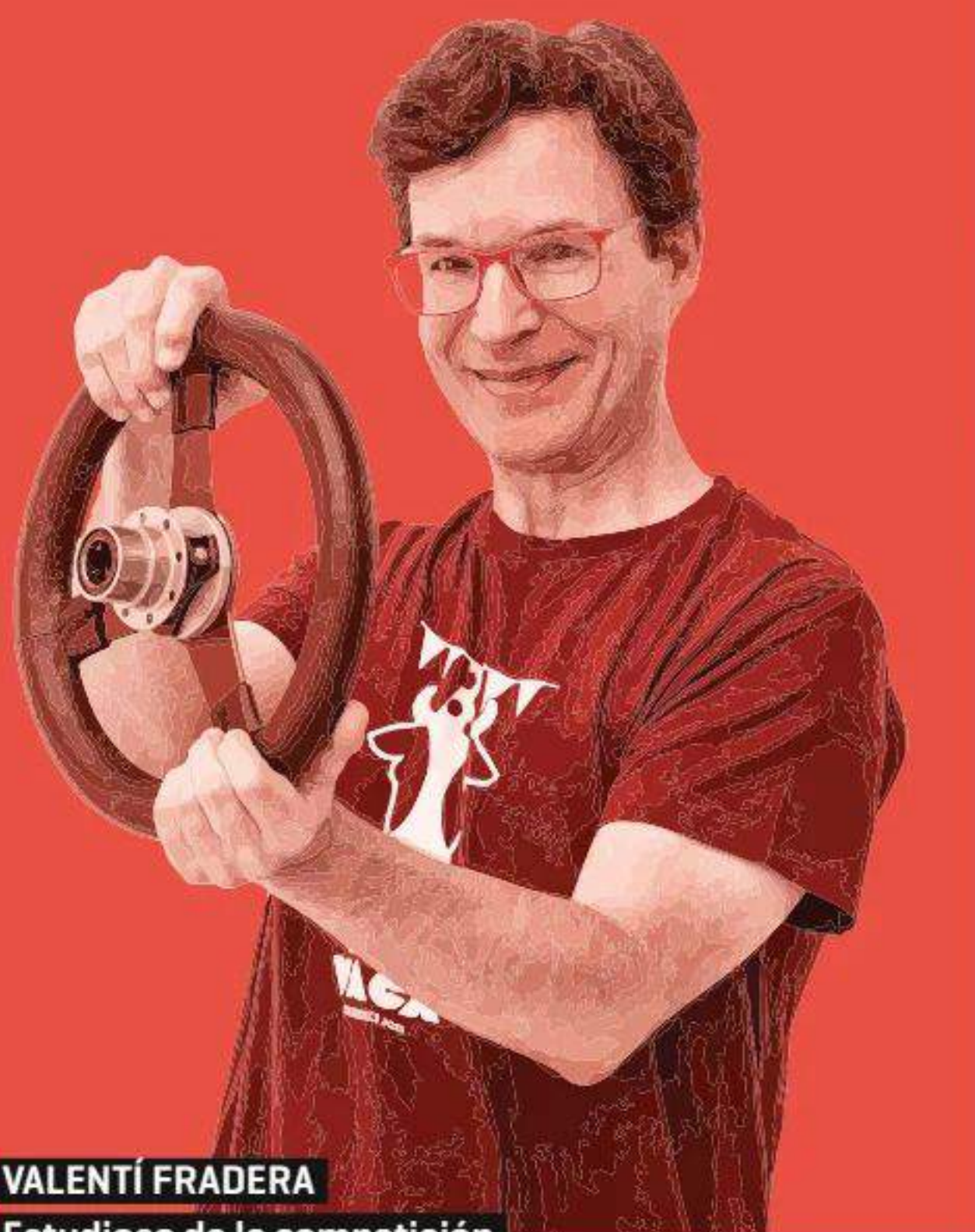
Una lástima porque Russell aguantó en pista como un jabato con unas ruedas duras que soportaron el desgaste mucho mejor de lo previsto. Todo el mundo optó por las dos paradas, excepto el británico que aunque pararon a cambiar gomas en la primera parada muy pronto, luego cambiaron de estrategia. Y lo hizo el propio piloto que notaba que esas gomas duras y la evolución de la pista podía permitir aguantar hasta el final. Y eso que en las últimas vueltas se le echó encima su compañero de equipo que salía en la parrilla muy por delante suyo e hizo la estrategia lógica. Pero aunque llegó a espaldas de Russell, el heptacampeón no le pudo adelantar. Y a la fiesta se le unió un Piastri que también realizó una carrera magistral y demuestra que ya no es una promesa y es ya una realidad. Aunque hay que decir que McLaren quizás perdió una oportunidad porque según sus últimas actuaciones parecía que podría ser el momento de dar un golpe en la mesa. Pero en los entrenos estuvieron descafeinados aunque también es cierto que se celebraron bajo unas condiciones cambiantes y una pista húmeda en la que solo brillaron Verstappen y Leclerc. Y como el holandés tenía que cumplir una penalización de diez puestos

pues parecía el momento de los McLaren. Pero no fue así. Fue el momento de los Mercedes que sorprendentemente tuvieron un ritmo que nadie se esperaba. Leclerc heredó la pole, pero no pudo aguantar el envite. A Sainz por ejemplo que salía detrás por una qualy final un poco decepcionante, en pista se mostró rápido y con una contraestrategia que parecía buena idea. Salir con duras y aguantar todo lo máximo posible. Y al principio fue bien, pero en el cambio a "medias" las cosas se torcieron y volvieron a parar muy pronto, por lo que la posibilidad de hacer una sola parada pues se esfumó. Y no es que fuese la estrategia ideal, pero sí que se demostró que podía ser bastante efectiva teniendo en cuenta que este año la pista de Spa no permitía adelantar como en otros años. Cambiar la zona de DRS con menos metros fue clave para que los adelantamientos no fueran tan fáciles. Y eso benefició a los que solo hicieron una sola parada. Entre ellos un Alonso (y Stroll también) que a mitad de la partida cambiaron sus intenciones de dos a solo una parada. Y les salió bien la jugada. Sin duda sacaron más puntos que lo que su rendimiento hacía prever.

Lo que sí se demostró es que Verstappen, en condiciones complicadas donde no pudo adelantar y subir posiciones como otros años, minimizó daños y sacó ventaja con su inmediato perseguidor Norris. 



HAMILTON GANA POR SEGUNDA VEZ ESTE AÑO Y ES EL ÚNICO PILOTO EN REPETIR VICTORIA. VERSTAPPEN APARTE. MCLAREN LLEVA 10 PODIUMS SEGUIDOS PERO SOLO DOS VICTORIAS, UNA POR CADA PILOTO.



VALENTÍ FRADERA
Estudioso de la competición

LOS GRITOS DEL SILENCIO

Las cinco luces del semáforo se encendieron una a una, a intervalos de un segundo. Luego se apagaron todas de golpe y Jack Doohan arrancó en medio de un estruendo ensordecedor, haciendo patinar las ruedas en todas las marchas, con el coche sacudiéndose a un lado y al otro. Unos minutos después llegó el turno del ídolo local Carlos Sainz, al volante del Ferrari F1-75 de 2022. En comparación, su exhibición resultó modesta, al menos en esa primera pasada por el céntrico Passeig de Gràcia barcelonés. El motor sonaba apagado (en comparación, insisto) y, para colmo, las dimensiones del coche dificultaban su manejo. Al final, tuvo que calzar neumáticos de lluvia para intentar romper la adherencia y poder hacer “donuts”.

No estamos hablando de un futuro distópico sino del “roadshow” celebrado este año en Barcelona, como aperitivo del GP de España de F1. La Ciudad Condal y el Circuit de Barcelona-Catalunya echaron la casa por la ventana. Durante una semana, Barcelona respiró F1. Por si fuera poco, la carrera en Montmeló (la 34ª consecutiva; el Circuit no falló ni siquiera los dos años de la pandemia del covid) fue espectacular, con alternativas diversas, adelantamientos y la persecución final de Lando Norris a Max Verstappen, que ganó con apenas dos segundos de margen (en 2023, en el mismo escenario, habían sido 24).

No obstante, no es del GP propiamente dicho que quería hablarles aquí, sino del “roadshow”. De cómo la exhibición plasmó la evolución de la F1 estos últimos años. Jack Doohan, piloto reserva de Alpine, pilotaba un Lotus E20 de 2012, pintado con los colores actua-

“Me juego un pimiento a que una de las licencias cinematográficas de la cacareada película ‘F1’ de Brad Pitt será un sonido de los autos en consonancia”.

les de los autos de la fábrica de Enstone. Su motor V8 atmosférico de 2,4 litros aullaba a 18.000 rpm. Y si no giraba más arriba es porque la FIA cortó la evolución de estos propulsores. No solo fueron homologados (“congelados”) en sus componentes principales a partir de 2007 (su segundo año de utilización) sino que el régimen de giro se limitó a 19.000 rpm, primero, y a esas 18.000 en 2009. Si el desarrollo hubiera sido libre, los V8 podrían haber superado las 22.000 rpm. En cuyo caso, los cimientos del Passeig de Gràcia habrían retumbado todavía con más estruendo ese día.

Como decía, el contraste entre las pasadas del Ferrari y el espectáculo brutal del Lotus/Alpine V8 era sorprendente. Doloroso. La ilustración gráfica de lo que ha sacrificado la F1 para intentar congraciarse con la sociedad actual. En 2014, en efecto, los V8 de 2,4 litros dejaron paso a los V6 turbo de 1,6, con el refuerzo de un complejo sistema de recuperación de energía. Por el camino, sin embargo, los coches perdieron ese sonido ensordecedor (las revoluciones andan por las 14.000 reales). El sonido que hace que el piloto capaz de domar esos monstruos sea un héroe a los ojos (y oídos) de los aficionados. Todo eso, a cambio de un ahorro más bien exiguo. Aquellos V8 quemaban unos 160 kilos de combustible por carrera; los actuales, unos 100.

Pero, en estos diez años, la sociedad en general no ha sabido valorar ni agradecer el esfuerzo de la F1 por ser más sostenible, ni mucho menos el sacrificio de los aficionados, que han tenido que renunciar, a la fuerza, al sonido que es la razón de ser del deporte para ganarse la aceptación del resto del mundo. En vano. “Somos híbridos desde 2014”, rezaba una campaña lanzada por la F1 a finales de 2021, intentando poner en valor las credenciales sostenibles de la categoría. El Toyota Prius es híbrido desde 1997, muchas gracias.

Por no hablar de los efectos secundarios que ha conllevado todo esto. Aquel Lotus E20 medía cinco metros y pesaba 640 kilos. El Ferrari F1-75 era medio metro más largo y se iba a los 800 kilos. Se entiende por qué Sainz se las veía y se las deseaba para hacerlo circular por el Passeig de Gràcia y por qué un piloto desconocido, en comparación (“Es el hijo de Mick Doohan”. “De Mick... ¿qué?”), supo transmitir con mucha más vehemencia la emoción pura de lo que debería ser la F1. Me juego un pimiento a que una de las licencias cinematográficas de la cacareada película “F1” de Brad Pitt será un sonido de los autos en consonancia. 

CARRERA DE LA MUJER

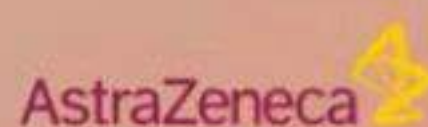
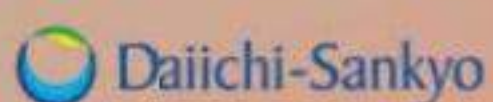


ÚNETE
A LA
MAREA
ROSA

OYSHO



VEHÍCULO OFICIAL
VOLVO



DRUNI

GRAN CANARIA 10 de marzo | VALENCIA 14 de abril | MADRID 12 de mayo
VITORIA 2 de junio | GIJÓN 16 de junio | A CORUÑA 22 de septiembre
ZARAGOZA 10 de octubre | BARCELONA 17 de noviembre | SEVILLA 24 noviembre

www.carreradelamujer.com



FORMULA 1

FUTURO DE ADRIAN NEWEY

CAZA DEL CEREBRO

DESDE QUE ADRIAN NEWEY DECIDIÓ SALIR DE RED BULL TODOS LOS EQUIPOS LE PERSIGUEN. AHORA FUERA DEL EQUIPO Y VESTIDO DE CIVIL, SE PASEA POR EL PADDOCK Y OBSERVA TANTO LO QUE SE CUECE A SU ALREDEDOR COMO ES OBSERVADO POR TODOS. ¿DÓNDE ACABARÁ? TODOS ANSIOSOS POR VER EL NUEVO PROYECTO.

Texto: Michael Schmidt. Fotos: Wolfgang Wilhelm, Mo

Las estrellas están al volante. Los maestros mecánicos, los jefes de equipo y los ingenieros suelen estar en la segunda fila. En la Fórmula 1, sólo unos pocos actores secundarios alcanzan un estatus legendario comparable al de los pilotos. Adrián Newey es uno de ellos. Cuando el inglés de 65 años renunció a Red Bull, el ruido en el paddock fue casi tan grande como después de que Lewis Hamilton firmara un contrato con Ferrari.

Newey ha ganado más títulos mundiales que todos los pilotos en activo juntos. Trece de los coches de los que ha sido responsable desde 1988 han convertido a sus pilotos en campeones del mundo. Junto con Colin Chapman, Patrick Head y John Barnard, Newey es uno de los iconos entre los diseñadores de Fórmula 1. Casi nadie ha tenido una influencia tan fuerte con sus ideas en la dirección del desarrollo de la Fórmula 1. Ningún ingeniero de la generación actual tiene una visión completa. Y ninguno ha sobrevivido más de 40 años en este negocio sin sufrir cierto desgaste.

Por eso su despedida afectará a Red Bull. Incluso si hace mucho tiempo que no diseña los coches en detalle. Cuando Ferrari puso sobre la mesa una oferta seria por Newey en 2014, los jefes de Red Bull, Christian Horner y Helmut Marko, decidieron ampliar la oficina técnica de Milton Keynes. "En aquel entonces nos dimos cuenta de que no podíamos hacer que todo dependiera de una sola persona", revela Horner.

Como resultado, el papel del diseñador estrella como jefe de tecnología fue cada vez más restringido y distribuido a otras actividades dentro del imperio Red Bull. Newey también diseñó barcos para la Copa América y superdeportivos como el Aston Martin Valkyrie y el Red Bull RB17. El límite presupuestario obligó a Red Bull a reorganizar sus estructuras en la oficina de tecnología. Newey es uno de los tres trabajadores con mayores ingresos cuyo salario no se tiene en cuenta. Pero Red Bull necesitaba su lugar para retener a otros ingenieros importantes

que de otro modo habrían sucumbido al atractivo de la competencia. El jefe de aerodinámica, Dan Fallows, y el diseñador jefe, Rob Marshall, ya se habían perdido para el equipo. Aston Martin y McLaren la atrajeron con un salario principesco.

Al mismo tiempo, bajo la dirección del cerebro técnico, Pierre Waché, Paul Monaghan, Ben Waterhouse y Enrico Balbo asumieron cada vez más la responsabilidad de los coches de Fórmula 1. Pero el creador de la gran idea obtuvo el laurel con los modelos campeones del mundo RB18, RB19 y RB20. Simplemente encajaría mejor en la historia si el halo cayera sobre Newey.

Pero los ingenieros también tienen egos. La segunda fila, que durante mucho tiempo había sido la primera, se rebeló. Ella también quería algo de fama, especialmente porque la parte de su padre era cada vez menor. Newey habría quedado completamente marginado a más tardar en 2026.

Cuando a principios de año estalló una lucha de poder dentro del equipo directivo de Red Bull y su antiguo camarada Christian Horner afirmó que todos eran reemplazables, el hombre de la reestructuración Speare City de Stratford-upon-Avon se desconectó después de 18 años con el equipo. Newey necesita armonía.

Y una tarea. Ser el jefe del hipercoche RB17 no fue suficiente para él. Su mundo es la pista de carreras y su mesa de dibujo. Y a pesar de sus 65 años y cuatro décadas y media en este trabajo, no quiere renunciar a eso. Su padre, que se jubiló demasiado pronto y por ello cayó en depresión, fue un ejemplo de advertencia para él, dice en su libro. "Le pregunté a Bernie Ecclestone y Roger Penske por qué permanecían activos hasta una edad avanzada y me confirmaron que se necesita un desafío para ejercitar el cerebro".

Por eso Newey busca una última parada en su vida laboral. Y todos van tras él. "Tienes que tener a alguien como Newey en tu lista. Sería negligente no hacerlo", afirma el jefe del equipo Ferrari, Frédéric Vasseur. Ferrari había hecho



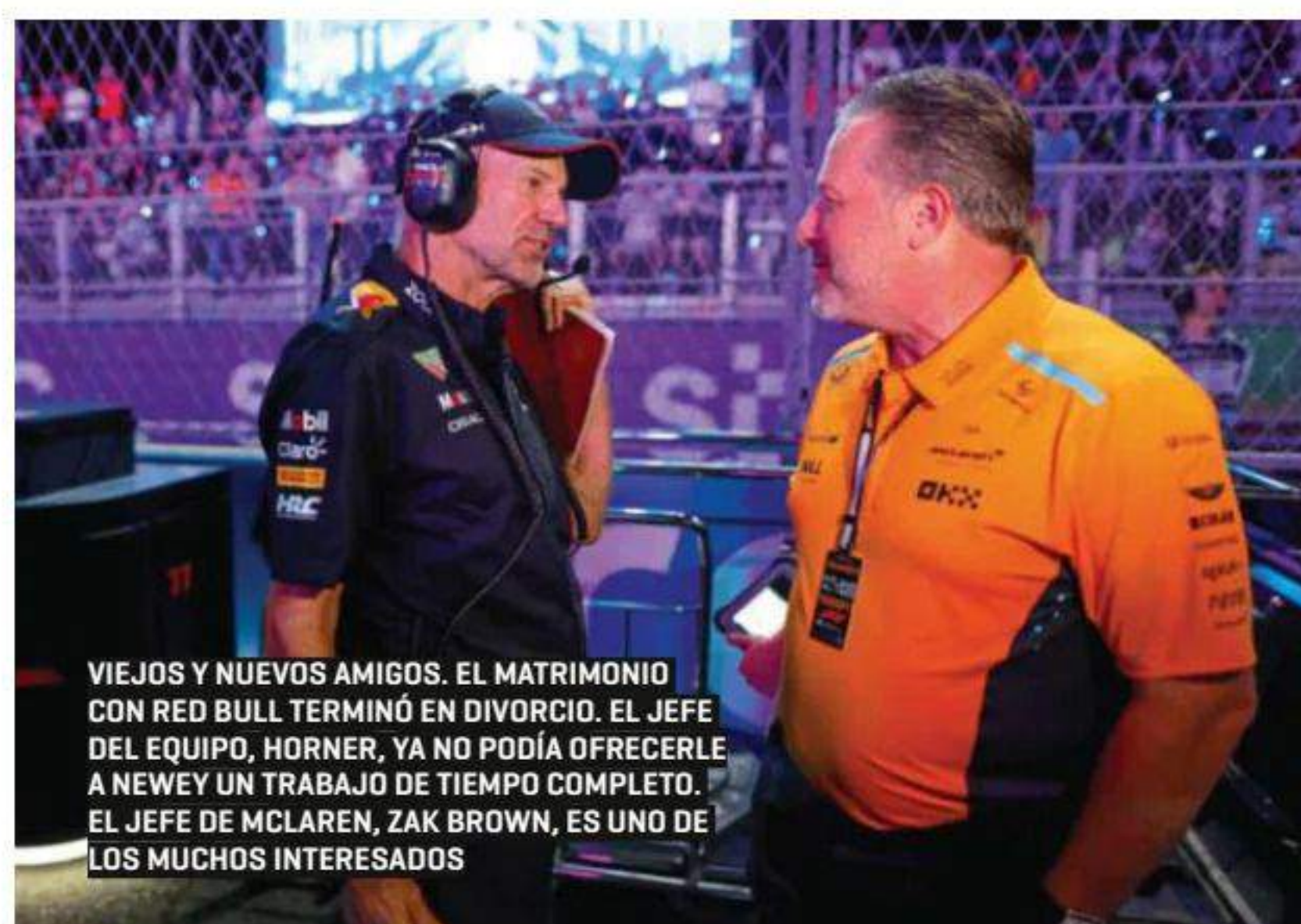


FORMULA 1

FUTURO DE ADRIAN NEWEY



UN DISCURSO DE DESPEDIDA. PRIMERO FUERON LOS RUMORES, LUEGO UN COMUNICADO DE PRENSA. EN MIAMI, NEWEY INFORMÓ AL EQUIPO DE CARRERAS DE SU SALIDA.



VIEJOS Y NUEVOS AMIGOS. EL MATRIMONIO CON RED BULL TERMINÓ EN DIVORCIO. EL JEFE DEL EQUIPO, HORNER, YA NO PODÍA OFRECERLE A NEWEY UN TRABAJO DE TIEMPO COMPLETO. EL JEFE DE MCLAREN, ZAK BROWN, ES UNO DE LOS MUCHOS INTERESADOS



CON EL CUADERNO EN LA MANO. EL CUADERNO ES LA MARCA REGISTRADA DE NEWEY. ALLÍ INTRODUCE SUS OBSERVACIONES. TAMBIÉN LO QUE DESCUBRE DE LA COMPETENCIA.

una oferta a Newey tres veces a lo largo de su larga carrera y fue rechazada cada vez. “Si gana el coche, te canonizan en Italia. Si no, te crucificarán”, duda el ingeniero más cotizado del mercado.

El propietario de Aston Martin, Lawrence Stroll, hizo que todos los empleados se fueran a casa a las 6 p.m. del lunes antes del GP de Canadá para mostrarle a Newey la nueva fábrica de su equipo. Por supuesto, la voz se corrió rápidamente, por lo que ahora muchos ven a Aston Martin como el favorito. Pero McLaren, Williams y Mercedes también siguen en el sorteo.

Mercedes se unió tarde al círculo de cazadores de Newey. El jefe del equipo, Toto Wolff, temía que el compromiso del gurú de la tecnología pudiera generar celos internos. Pero especialmente en un momento en el que comprender los automóviles es más importante que nunca, alguien con una visión integral y experiencia como Newey se convierte en un factor indispensable.

El cerebro, como se le suele llamar, es un líder intelectual que reconoce muchas fuentes de error desde el principio y, por tanto, evita caer en la trampa. El mejor ejemplo son los coches con efecto suelo. Para Newey, no eran una hoja de papel en blanco. La conoció cuando se unió a Fittipaldi como un joven aerodinámico en 1980 después de estudiar aeronáutica. No era ajeno a los rebotes y sabía cómo detenerlos. “En las diferentes estructuras de flujo debajo del coche, hay que filtrar la que provoca el rebote”, dice el maestro. Tampoco es un problema puramente aerodinámico. “Las características del chasis también contribuyen”.

Los bajos de la carrocería solo proporcionan la carga aerodinámica deseada si están en buen estado mecánico. Muchos de los competidores de Red Bull se habían centrado demasiado en la aerodinámica al diseñar los coches de 2022. Para Newey, el paquete fue crucial desde el principio: “La aerodinámica tiene que funcionar en armonía con la mecánica del coche. Esto requiere que el embalaje de ciertos elementos mecánicos se base en las superficies aerodinámicas que desea para su

SOLO UNOS POCOS ACTORES SECUNDARIOS ALCANZAN UN ESTATUS COMPARABLE AL DE LOS PILOTOS

concepto general. El diseño de la suspensión debe respaldar la aerodinámica y garantizar la distribución de peso deseada. Todavía veo coches en los que se altera esta armonía, como si dos partes no se hablaran”.

La salida de Newey perjudicará a Red Bull por partida doble. En primer lugar, porque ya no lo tienes. En segundo lugar, porque lo tiene tu rival. Y ese puede acceder al conocimiento y la creatividad de la luz que brilla en el cielo del diseñador en un momento especialmente importante. Newey quedará libre en el primer trimestre de 2025. Esto significa que todavía puede tener una influencia decisiva en el diseño del coche de 2026 en su nuevo lugar de aterrizaje. Luego habrá otra importante reforma normativa, aunque Newey teme que el motor desempeñe un papel más importante que el chasis.

La historia demuestra que Newey siempre fue especialmente valioso cuando los reglamentos técnicos cambiaban significativamente y había que encontrar una respuesta con nuevos conceptos. Esto ya ocurrió con su primer diseño propio en 1988. El March 881 del último año turbo fue una anticipación de la era de los motores atmosféricos de 1989, porque ya estaba propulsado por un Judd V8.

El coche azul turquesa tiene un lugar especial en el corazón de Newey. Aunque March era uno de los equipos pequeños en ese momento con cinco ingenieros en la oficina de diseño, el equipo de carreras finalmente terminó sexto con 22 puntos. También por el coche, cuyas características de diseño iban a ser innovadoras. El March 881 era minimalista.

Newey recuerda: “Los turbos habían llegado al final de su tiempo. Esta época produjo coche bastante aburridos. Lo único que se les ocurrió a los diseñadores fue atornillar alas cada vez más grandes en la parte trasera para poder llevar toda esa potencia a la carretera. En nuestro March todo quedó integrado en un espacio mucho más pequeño. Con más énfasis en la aerodinámica del paquete general”.

Aunque March se separó de Newey en 1990, el director técnico de Williams, Patrick Head, había descubierto su potencial. En su nuevo hogar, Newey fue responsable de los coches ganadores de campeonatos de 1992, 1993, 1996 y 1997 antes de pasar a McLaren, donde continuó ganando sin problemas en 1998. Cuando se cambió a McLaren, lo ayudó una reforma de las reglas que hizo que los monoplazas fueran 20 centímetros más



CONDUCTOR AFICIONADO EN EL LOTUS 49. ADRIAN NEWEY TIENE UNA IMPRESIONANTE COLECCIÓN DE COCHES DE CARRERAS, INCLUIDO EL LOTUS 49 DE 1969. CONDUJO EL COCHE EN EL HISTÓRICO GRAN PREMIO DE MÓNACO.



FORMULA 1

FUTURO DE ADRIAN NEWEY

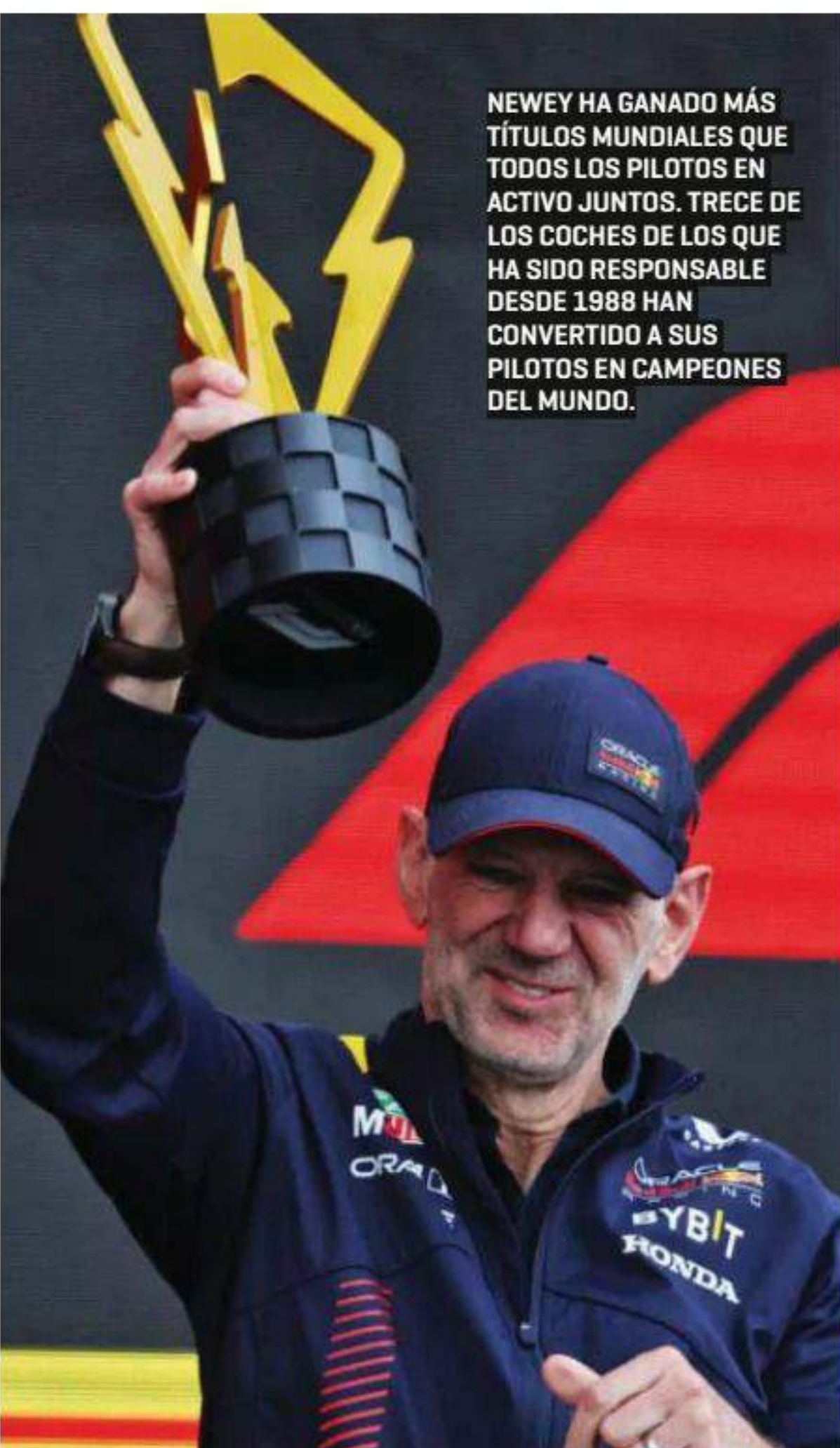


DISEÑADOR ESTRELLA EN ROPA DE CIVIL. EN EL ESTRENO DEL RED BULL RB20, NEWEY ESTABA VESTIDO DE CIVIL JUNTO AL INGENIERO JEFE PAUL MONAGHAN. A PARTIR DEL GP DE INGLATERRA, AL CEREBRO NI SIQUIERA SE LE PERMITIÓ ENTRAR EN EL GARAJE DE RED BULL.

EL PALMARÉS DE NEWEY

Todo empezó en 1988 con el March 881 (foto 1). El coche era un traje hecho a medida para el conductor. De 1991 a 1996, Newey trabajó para Williams y produjo allí cuatro coches campeones del mundo, incluido el FW14B (foto 2), uno de los coches más exitosos de todos los tiempos. En McLaren, su debut MP4-13 (foto 3) ganó el título. En 2006, Newey se unió a Red Bull, donde tuvo que esperar cuatro años hasta que llegó el gran avance con el RB6 (foto 4). Los cuatro coches campeones de Sebastian Vettel se hicieron famosos con el truco de que los gases de escape se-llaban el difusor lateral. Luego, Red Bull tardó hasta 2021 en ganar el siguiente título. En la era "efecto suelo" a partir de 2022 (RB18 foto 5), los coches Newey volverán a marcar la pauta.





NEWHEY HA GANADO MÁS TÍTULOS MUNDIALES QUE TODOS LOS PILOTOS EN ACTIVO JUNTOS. TRECE DE LOS COCHES DE LOS QUE HA SIDO RESPONSABLE DESDE 1988 HAN CONVERTIDO A SUS PILOTOS EN CAMPEONES DEL MUNDO.

estrechos, los paneles laterales 20 centímetros más largos y requirieron neumáticos ranurados en lugar de slicks. Newey encontró la mejor receta para las nuevas condiciones con el McLaren MP4-13 y volvió a convertir a McLaren en un coche ganador. Williams, por su parte, desapareció como competencia. Newey amplió la ya larga distancia entre ejes del McLaren y no sólo bajó el centro de gravedad, sino que también creó espacio entre las ruedas delanteras y los laterales para calmar las turbulencias de la sección delantera con enormes deflectores. Movié todo el peso posible hacia adelante para ejercer más presión sobre los neumáticos delanteros y calentarlos. A instancias de Newey, Mercedes construyó el motor más pequeño y liviano para liberar espacio en la parte trasera. La cintura delgada también aumentó el área del difusor. No fue hasta la cuarta ronda en Imola que sus oponentes se dieron cuenta de que McLaren era conceptualmente superior a ellos. Para entonces ya era demasiado tarde.

Algo similar ocurrió en 2009, cuando se amplió el alerón delantero, se redujo el alerón trasero, se prohibieron todas las estructuras del carenado y se reintrodujeron los slicks. Newey puso el mejor concepto sobre ruedas con el Red Bull RB5. La carta de triunfo salió a la luz con un año de retraso, pero luego cuatro veces seguidas. BrawnGP había sido más astuto que todos los demás con el doble difusor. Newey no fue el único que creía que este truco no estaba contemplado

NEWHEY SIEMPRE FUE ESPECIALMENTE VALIOSO CUANDO LOS REGLAMENTOS TÉCNICOS CAMBIABAN SIGNIFICATIVAMENTE

en las reglas. La FIA dejó que BrawnGP hiciera de las suyas.

Entonces la competencia no tuvo más remedio que copiar al ganador del partido. Muchos coches no tenían suficiente espacio para actualizar el difusor. La clave del diseño del RB5 de Red Bull fue el diseño compacto del motor, la transmisión, el KERS y el eje trasero en la parte trasera. Newey convirtió la suspensión trasera de Push-rod (varilla de empuje) a Pull-rod (varilla de tracción) y almacenó las baterías del KERS en la caja de la transmisión. Newey ignoró las protestas de sus colegas de que estaba pidiendo lo imposible.

Tenía la autoridad para imponer sus ideas. “La varilla de tracción en el eje trasero y la posición de las baterías nos permitieron tener una parte trasera mucho más delgada. Entonces teníamos más libertad para la aerodinámica allí. Cosas como esta me dan una patada. Porque también es difícil de copiar”. Con el inicio de la era híbrida en 2014, Newey se vio frenado por el mejor motor Mercedes. Sólo cuando Red Bull cambió de Renault a Honda y los japoneses aprendieron la lección, el sistema de propulsión volvió a estar nivelado. En la temporada 2021, Red Bull estuvo por primera vez en igualdad de condiciones con Mercedes. Sin embargo, la generación de vehículos de aquella época ya estaba agotada.

Incluso Adrian Newey puede estar equivocado. Como en 1994, cuando la Fórmula 1 pasó de la suspensión activa al chasis pasivo. El Williams FW16 nació con serios problemas iniciales, como admite libremente Newey: “Calculé mal la aerodinámica del coche. La distancia al suelo en la que funcionaba el coche era demasiado pequeña”. Esto demostró que Newey también es un hombre de práctica. “Me paré en la pista durante una prueba en Nogaro y observé nuestro coche. Inmediatamente me di cuenta de cuál era el problema. Los laterales eran demasiado largos. Como resultado, cuando el coche se hundió, el flujo de aire en el difusor delantero se detuvo porque el extremo delantero de los laterales se acercó demasiado a la pista de carreras. No pudimos identificar de antemano el problema en el túnel de viento”.

La carrera por Newey lleva mucho tiempo en pleno apogeo. Pero todavía tiene un trabajo que hacer en Red Bull que es nuevo para él. Tiene que vender el RB17, que cuesta 5,8 millones de euros. Si no encuentra suficientes clientes, su propiedad de prestigio no se construirá en serie. 



UNO DE LOS RUMORES ES SU PASO A ASTON MARTIN GRACIAS A LA BUENA RELACIÓN CON ALONSO Y SU RESPECTO MUTUO.



POLONIA / LETONIA / FINLANDIA



A large pile of cut logs is stacked in a forest. A red flag with a yellow sun symbol is attached to the logs. The background is filled with green trees and foliage.

ROMPE EL SACO

EL AVARICIOSO ROMPE EL SACO, SUELEN DECIR. PUES ESO PARECE QUE LE SUCEDIÓ A ROVANPERA QUE PODÍA HABER HECHO UN TRIPLETE EN ESTOS TRES RALLYES. GANANDO EN POLONIA, DONDE NO IBA A PARTICIPAR, VENCiendo EN LETONIA CON MANO FIRME Y LIDERANDO EN FINLANDIA HACIENDO SCRATCH TRAS SCRATCH (HASTA ONCE). PERO CUANDO TENÍA EL RALLYE GANADO, A FALTA DE DOS TRAMOS, PARECE QUE QUERÍA SEGUIR EPATANDO A SUS RIVALES Y AL FINAL TUVO UN INNECESARIO ACCIDENTE. ESTO HA VENIDO MUY BIEN A NEUVILLE QUE SE AUPABA A LA SEGUNDA POSICIÓN, CON SUS RIVALES AL TÍTULO RETIRADOS Y SIGUIENDO SACANDO VENTAJA. AL IGUAL QUE HA HECHO HYUNDAI QUE TIENE MÁS CERCA EL ANSIADO TÍTULO DE CONSTRUCTORES.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon Press.



RALLYE DE POLONIA



27-30 DE JUNIO



KALLE ROVANPERA

“Ha sido una semana increíble. Definitivamente tengo que decir que hemos trabajado muy duro y ahora estamos muy cansados. Creo que lo mejor es que hemos venido aquí, y no ha sido mala idea venir. Hemos ayudado mucho al equipo y hemos sumado muchos puntos para el campeonato de constructores, así que no hemos perdido el tiempo”.

EL SUSTITUTO

QUIEN LE IBA A DECIR A ROVANPERA QUE GANARÍA EL RALLYE DE POLONIA. 48 HORAS ANTES DE COMENZAR ESTABA EN SU CASA YA QUE NO ESTABA PREVISTA SU PARTICIPACIÓN, PERO UN ACCIDENTE DE OGIER LE OBLIGARON A FORMAR PARTE DE LA PRUEBA Y NO DESAPROVECHÓ SU OPORTUNIDAD.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon Press.

El rallye de Polonia volvía al calendario del WRC después de varios años en el ERC. La climatología era buena, pero los tramos de tierra perjudicaban evidentemente a los pilotos que abrían carrera. Entre ellos Neuville, que abría y se quedaba retrasado en los primeros compases mucho más lejos de los esperado, ya que en el primer tramo del viernes perdía 21 segundos. Mientras su compañero de equipo Tänak comenzaba liderando, pero en

el siguiente tramo un golpe dejaba tocado su coche y le obligaba a abandonar. Se reenganchó para hacer puntos el domingo, pero ya los Hyundai estaban solo defendido por un solo coche, el pilotado por un Mikkelsen que ya ha saboreado las mieles del triunfo en este rallye.

La verdad es que el danés lo hizo muy bien durante todo el rallye, aprovechando su salida retrasada, hasta el punto de que lideró el rallye hasta el final del día del viernes.



CLASIFICACIONES

RALLYE DE POLONIA

POS.	Nº	PILOTO	COPILOTO	EQUIPO	TIEMPO	DIFER.
1	69	ROVANPERA	HALTTUNEN	TOYOTA	2.33.07.6	
2	33	EVANS	MARTIN	TOYOTA	2.33.15.9	+28.3
3	16	FOURMAUX	CORIA	FORD	2.33.50.3	+42.7
4	11	NEUVILLE	WYDAEGHE	HYUNDAI	2.34.18.4	+1.10.8
5	22	SESKS	FRANCIS	FORD	2.34.54.6	+1.47.0

Vencedores de la edición anterior:

Thierry Neuville [2017]

Mejores tiempos en tramos: Rovanner [8]; Tanak, Mikkelsen y Neuville [3]; Fourmaux y Katsuta [1].

Vencedores de la temporada: Thierry Neuville [Montecarlo]; Esapekka Lappi [Suecia]; Kalle Rovanner [Kenia y Polonia]; Sebastian Ogier [Croacia y Portugal]; Tanak [Cerdeña].

CLASIFICACIÓN FINAL DE PILOTOS

POS.	PILOTO														TOTAL
1	Neuville	18+7+5	10+5+3	8+6+5	18+1	13+6+5	0+7+5	6+3+5							136
2	Evans	13+6+2	13+7+4	10+5+1	15+3+1	6+0	10+5+3	13+4							121
3	Tanak	10+4+1	0+4+2	1+7+4	10+6+4	15+7+4	15+6+4	0+7+4							115
4	Ogier	15+5+4	-	-	13+5+3	18+5+2	18+4	-							92
5	Fourmaux	8+3	15+3	13+4	8+0+5	8+4	0+1+2	10+5+2							91
6	Rovanner	-	0+6+5	18+0+2	-	0+2+3	-	18+6+3							63
7	Katsuta	4+2+3	0+2+1	15+3	6+7+2	0+3+1	0+2+1	3+2+1							58
8	MIKKESEN	6+0	-	-	4+4	-	-	15+0							29
9	Sordo	-	-	-	-	10+1	13+3	15+0							27
10	Lappi	-	18+1	0+1+3	-	-	-	-							23

CLASIFICACIÓN FINAL DE MARCAS

POS.	MARCAS														TOTAL
1	Hyundai	46	41	40	42	50	50	42							311
2	Toyota	45	42	44	45	39	41	45							301
3	M-Sport	19	28	25	24	20	21	25							156

HYUNDAI SALVÓ EL HONOR CON EL CUARTO PUESTO DE NEUVILLE DESPUÉS DE QUE MIKKESEN TUVIERA PROBLEMAS AL FINAL DEL RALLYE.

Pero ya el sábado el campeón del mundo Rovanner puso las cosas en su sitio y se colocó líder, si bien nunca con mucha diferencia de segundos. El finlandés llegó de forma improvisada y sin entrenamientos adecuados pues tuvo que ir poco a poco para adaptarse a la prueba y al coche. Al final el domingo se preveía emocionante, pero Mikkelsen llegó al final del primer tramo con un neumático fuera de la llanta. Así que el danés cayó en la clasificación y el relevo en el segundo puesto lo cogió un Evans que supo sacar provecho a esta participación para recortar puntos al líder Neuville. El belga minimizó daños terminando cuarto, junto detrás de un Fourmaux que se subió al pódium con su Ford. 🏎️





RALLYE DE LETONIA



18-21 DE JULIO



Kalle Rovanperä

“Ha sido un gran fin de semana. Es genial conseguir la primera victoria aquí, Letonia es un lugar importante para mí. Muchas gracias a Jonne Halttunen, mi copiloto y a todo el equipo, hemos sido más fuertes de lo que esperábamos. Vamos a disfrutar de ésta y luego a trabajar duro para la próxima prueba en Finlandia”.

SEGUNDA CASA

SIN HACER EL PROGRAMA COMPLETO, ROVANPERA YA ES EL PILOTO CON MÁS VICTORIAS DE LA TEMPORADA. ESTA VEZ EN SU SEGUNDA CASA, UN RALLYE QUE DOMINA COMO HA DEMOSTRADO GANANDO ONCE DE LOS TRAMOS CON ABSOLUTA AUTORIDAD.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon.

El rallye tuvo un claro dominador, el joven Rovanperä, que este año hace un programa parcial, pero que sin embargo ya es el piloto con más victorias y, si bien tiene difícil revalidar el título, demuestra que sigue siendo el mejor. En este caso lo hizo en su segunda casa, ya que en Letonia es donde comenzó a dar sus primeros pasos en este mundo de los rallyes. Pero sin embargo estuvo eclipsado por un héroe local que hizo las delicias de su público. Se trata de Martin Sesks, que estaba beneficiado de su posición de salida y, como no, de conocerse los tramos de maravilla. No

en vano fue el ganador del año pasado cuando todavía no era puntuable para el WRC. Pero con su Ford Puma demostró que se pueden ganar tramos y que se puede estar delante. En la mañana del viernes hizo dos scratch y acabó el día segundo. Realmente estuvo en el pódium durante todo el rallye, hasta que en el power stage, en el último tramo, un fallo de la transmisión le impidió redondear el fin de semana y cayó de la tercera hasta la séptima posición. La verdad es que esto no empañó para nada su actuación que le ha colocado en la lista de los mejores equipos y será un candidato en el futuro para grandes cosas.

CLASIFICACIONES

RALLYE DE LETONIA

POS.	Nº	PILOTO	COPILOTO	EQUIPO	TIEMPO	DIFER.
1	69	ROVANPERA	HALTTUNEN	TOYOTA	2.31.47.6	
2	17	OGIER	LANDAIS	TOYOTA	2.32.26.8	+39.2
3	8	TANAK	JARVEOJA	HYUNDAI	2.32.52.1	+1.05.5
4	16	FOURMAUX	CORIA	FORD	2.33.19.1	+1.31.5
5	33	EVANS	MARTIN	TOYOTA	2.33.30.3	+1.42.7

Vencedores de la edición anterior:

Martin Sesks

Mejores tiempos en tramos: Rovanpera [11]; Tanak [4]; Ogier [3]; Sesks [2].

Vencedores de la temporada: Thierry Neuville [Montecarlo]; Esapekka Lappi [Suecia]; Kalle Rovnpera [Kenia, Polonia y Letonia]; Sebastian Ogier [Croacia y Portugal]; Tanak [Cerdeña].

CLASIFICACIÓN FINAL DE PILOTOS

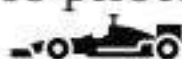
POS.	PILOTO														TOTAL
1	Neuville	18+7+5	10+5+3	8+6+5	18+1	13+6+5	0+7+5	6+3+5	3+3+3						145
2	Tanak	10+4+1	0+4+2	1+7+4	10+6+4	15+7+4	15+6+4	0+7+4	10+7+5						137
3	Evans	13+6+2	13+7+4	10+5+1	15+3+1	6+0	10+5+3	13+4	6+4+1						132
4	Ogier	15+5+4	-	-	13+5+3	18+5+2	18+4	-	15+6+4						117
5	Fourmaux	8+3	15+3	13+4	8+0+5	8+4	0+1+2	10+5+2	8+2						101
6	Rovanpera	-	0+6+5	18+0+2	-	0+2+3	-	18+6+3	18+5						86
7	Katsuta	4+2+3	0+2+1	15+3	6+7+2	0+3+1	0+2+1	3+2+1	4+1+2						65
8	MIKKESEN	6+0	-	-	4+4	-	-	15+0	-						29
9	Sordo	-	-	-	-	10+1	13+3	15+0	-						27
10	Lappi	-	18+1	0+1+3	-	-	-	-	R						23

CLASIFICACIÓN FINAL DE MARCAS

POS.	MARCAS														TOTAL
1	Hyundai	46	41	40	42	50	50	42	40						351
2	Toyota	45	42	44	45	39	41	45	49						350
3	M-Sport	19	28	25	24	20	21	25	21						177

Para este rallye Ford ya confió en él dándole un Puma "pata negra" ya con la tecnología híbrida, después de su buena actuación en Polonia con un coche más modesto.

El que se vio beneficiado de la mala suerte de Sesks fue Tanak que pudo subir al cajó detrás de los Toyota de Rovnpera y de Ogier. De esta manera defendió el honor de Hyundai después de un comienzo titubeante sin confianza en el coche y con problemas de frenos, mientras que Neuville estuviera penalizado por el orden de salida en unos tramos rotos. El caso es que el belga estuvo minimizando daños durante todo el rallye, hasta el punto que ha logrado conservar su liderato en el campeonato. Tal es así que ahora su inmediato perseguidor es su compañero Tanak. Una temporada rara donde los dominadores son dos pilotos que no hacen el programa completo. Por eso parece que se disputarán el Mundial entre los dos pilotos de Hyundai y Evans en Toyota



MARTINS SESKS FUE EL HÉROE LOCAL Y SE LE ESCAPÓ EL PODIUM EN EL POWER STAGE POR UN PROBLEMA MECÁNICO. CON DOS SCRATCH DEMOSTRÓ QUE TIENE UN FUTURO BRILLANTE.



RALLYE DE FINLANDIA



1-4 DE AGOSTO



SEBASTIAN OGIER

“Es difícil sonreír ahora mismo. Una victoria en Finlandia siempre es agradable, pero esta no es la forma en que nos gusta tenerla. Lo siento mucho por Kalle y Jonne, tuvieron mala suerte con la piedra y es una pena para ellos. Tuvimos mala suerte nosotros en Cerdeña y perdimos en el último tramo, pero aquí tenemos suerte. Así es el automovilismo”.

OLVÍDATE DE PROFETAS

VENÍA DE GANAR EN SU SEGUNDA CASA, PERO ROVANPERA TIENE UNA CUENTA PENDIENTE CON LA PRIMERA, DONDE NO LLEGA A SER PROFETA NUNCA. CUANDO TENÍA LA VICTORIA EN FINLANDIA EN EL BOLSILLO, UN INESPERADO VUELCO A FALTA DE UN PAR DE TRAMOS LE DEJÓ SIN LA GLORIA. ESTA PASÓ A UN OGIER QUE ESTUVO CAUTELOSO TODO EL RALLYE Y QUE SE ENCONTRÓ CON UN TRIUNFO QUE DABA LA SENSACIÓN QUE NO LO BUSCABA.

Texto: Juan Ignacio Eguiara. Fotos: Cordon Press.

Es evidente que Rovanner es el piloto más en forma actualmente. Y eso que no está haciendo el programa completo del mundial. Pero venía de ganar en las dos últimas pruebas, una la de Polonia sin estar previsto (para sustituir a Ogier) y otra en su segunda casa, en Letonia. Y demostró ese estado de forma en su primera casa, en Finlandia, dominando las rápidas pistas de tierra con mano de hierro, como si de un veterano se tratase. Sobre todo cuando sus principales rivales se fueron quedando en la cuneta, como un Tänak que a las primeras de cambio volcó su Hyundai i20 y llevó a su copiloto al hospital. El caso es que los Toyota dominaban y los tres puestos del pódium los tenían asegurados con el joven bicampeón escoltado

por Evans y Ogier. Así acabaron el primer día, mientras Neuville, el líder del mundial, tenía que encontrar el ritmo a pesar de ganar el primer tramo, pero que al final estaba a la espera de poder subir al pódium desde la cuarta posición aprovechándose también de un accidente de Katsuta al chocar con un árbol y romper la suspensión trasera.

Y es que las trampas de Finlandia son amargas debido a las altas velocidades. Un error tiene siempre consecuencias fatales. Y si no que se lo digan a Evans que se las prometía muy felices al comenzar la jornada del sábado en segunda posición y poder optar a liderar el mundial tras el abandono de Tänak y con Neuville retrasado. Pero en el primer tramo rompe el eje de transmisión delante-

CLASIFICACIONES

RALLYE DE FINLANDIA

POS.	Nº	PILOTO	COPILOTO	EQUIPO	TIEMPO	DIFER.
1	17	OGIER	LANDAIS	TOYOTA	2.25.41.9	
2	11	NEUVILLE	WYDAEGHE	HYUNDAI	2.26.22.0	+40.1
3	16	FOURMAUX	CORIA	FORD	2.26.56.0	+1.14.1
4	5	PAJARI	MALKÖNEN	TOYOTA	2.27.36.4	+1.54.5
5	21	SOLBERG	EDMONDSON	SKODA	2.33.57.4	+8.15.5

Vencedor de la edición anterior: Ött Tänak
Mejores tiempos en tramos: Roanpera [11];
Neuville, Evans y Katsuta [2]; Pajari, Ogier, Lappi [1].
Vencedores de la temporada: Thierry Neuville
(Montecarlo); Esapekka Lappi (Suecia); Kalle
Roanpera (Kenia, Polonia y Letonia); Sebastian
Ogier (Croacia, Portugal y Finlandia); Tanak
(Cerdeña).

CLASIFICACIÓN FINAL DE PILOTOS

POS.	PILOTO														TOTAL
1	Neuville	18+7+5	10+5+3	8+6+5	18+1	13+6+5	0+7+5	6+3+5	3+3+3	15+4+4					168
2	Ogier	15+5+4	-	-	13+5+3	18+5+2	18+4	-	15+6+4	18+5+1					141
3	Tanak	10+4+1	0+4+2	1+7+4	10+6+4	15+7+4	15+6+4	0+7+4	10+7+5	R					137
4	Evans	13+6+2	13+7+4	10+5+1	15+3+1	6+0	10+5+3	13+4	6+4+1	R					132
5	Fourmaux	8+3	15+3	13+4	8+0+5	8+4	0+1+2	10+5+2	8+2	13+3+2					119
6	Roanpera	-	0+6+5	18+0+2	-	0+2+3	-	18+6+3	18+5	R					86
7	Katsuta	4+2+3	0+2+1	15+3	6+7+2	0+3+1	0+2+1	3+2+1	4+1+2	0+6+5					76
8	Lappi	-	18+1	0+1+3	-	-	-	-	R	0+7+3					33
9	MIKKESEN	6+0	-	-	4+4	-	-	15+0	-	-					29
10	Sordo	-	-	-	-	10+1	13+3	15+0	-	-					27

CLASIFICACIÓN FINAL DE MARCAS

POS.	MARCAS														TOTAL
1	Hyundai	46	41	40	42	50	50	42	40	44					395
2	Toyota	45	42	44	45	39	41	45	49	25					375
3	M-Sport	19	28	25	24	20	21	25	21	30					207

ro y tiene que hacer los siguientes tramos en modo de enlace hasta llegar a las asistencias a media jornada, lo que le hizo perder 6 minutos y las posibilidades de optar a estar en las posiciones de privilegio.

Así volvieron a subir una plaza tanto Ogier como Neuville que se colocaban en el pódium, mientras Roanpera seguía sumando segundos de ventaja. Acababa el sábado con casi 45 segundos de ventaja, una diferencia más que de sobra para terminar la prueba conduciendo relajadamente. Pero como hemos dicho antes, las trampas acechan y en este caso tenían preparada una amarga sorpresa para el joven Roanpera. A falta de dos tramos, una piedra en el interior de la curva le hizo catapultar y, por tanto, volcar, acabando con toda opción de triunfo. Una vez más.

Esta victoria pasó a manos de un Ogier que estuvo precavido en todo momento sabiendo que era un rallye difícil teniendo en cuenta que llevaba varios años sin competir en él. Nunca se le dio especialmente bien ya que en su inmejorable palmarés solo había podido ganar una vez. Y con esta ya son dos. Aunque fue un poco triste dentro del equipo y no lo celebraron como otras veces. En Toyota pasaron de hacer un triplete a compartir pódium con Hyundai y con Ford.



NEUVILLE ESTA VEZ HA TENIDO SUERTE Y PESE A NO CUAJAR UN BUEN RALLYE, TERMINÓ SEGUNDO Y CON SUS PRINCIPALES RIVALES DE CARA AL TÍTULO FUERA DE JUEGO.

MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVOLUTION II

EL CÉNIT DE UNA ERA

DESPUÉS DE HABER CONDUCIDO UN CIERTO NÚMERO DE COCHES Y TRANSCURRIDAS ALGUNAS DÉCADAS, UNO TIENE QUE HACER UN ESFUERZO PARA ACORDARSE DE CÓMO IBAN ALGUNOS DE LOS QUE LLEVÓ EN EL SIGLO PASADO. OTROS SIN EMBARGO, SE QUEDAN EN TU MEMORIA PARA SIEMPRE. EN MI CASO, UNO DE ELLOS ES ESTE MERCEDES-BENZ.

BLAS SOLO (TEXTO) ROSSEN GARGOLOV Y SLIB (FOTOS)





MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVOLUTION II





S

Si llevé el 190 E 2.5-16 Evolution II cuando era nuevo, quizá piensen que también he visto la televisión en blanco y negro (acertarían). Así que, cuando diga eso de “en mis tiempos”, es hace mucho, pero mucho. En mis tiempos, la imparcialidad era un deber del periodista, o eso pensaba yo. Es decir, lo contrario que ahora, cuando los que hacen carrera son prosélitos o forofos de tal o cual equipo de fútbol, piloto de coches o partido político. Con esa idea de ser neutral, al escribir sobre algún coche en particular, uno trataba de ceñirse a los datos y las sensaciones, de abstraerse de cosas como manías o favoritismos personales, o de los bien o mal que se llevara con la gente del departamento de comunicación de la marca. Pero había una variable difícil de despejar: lo bien que te lo habías pasado con el coche. Tras disfrutar mucho durante la prueba, existía la tendencia a extenderse en lo bueno y suavizar lo malo. Todo este preámbulo es para avisar: me lo pasé muy bien con el Evolution II, así que tampoco se crean todo lo que voy a contar.

Antes unos cuantos datos para aportar algo de objetividad. En septiembre de 1983, presentó el 190 E 2.3-16 en el Salón de Fráncfort. Con el 190, Mercedes-Benz entró en un segmento donde no había estado tras la guerra. Como parte de la difusión para ese nuevo modelo, tuvieron la idea de competir en rallyes. Encargaron a Cosworth el desarrollo de una culata de cuatro válvulas por cilindro para el motor de cuatro cilindros y 2,3 l tipo M102. Cosworth asignó el proyecto WAA al

**TODO ERA
BUENO Y,
LO MEJOR,
SU TACTO**

SIN ADORNOS TODO TENÍA UNA FUNCIÓN

ingeniero Mike Hall, anteriormente implicado en el desarrollo de otras culatas de cuatro válvulas por cilindro en los Cosworth BDA y DFV. Su diseño para Mercedes-Benz no se basó en ninguno de esos dos motores y se distinguía de ellos por un ángulo de las válvulas más abierto (45°). Ese ángulo y la forma de la cámara permitían que las válvulas fueran más bien grandes. Además, el proceso de fabricación hacía posible que la culata fuera una sola pieza.

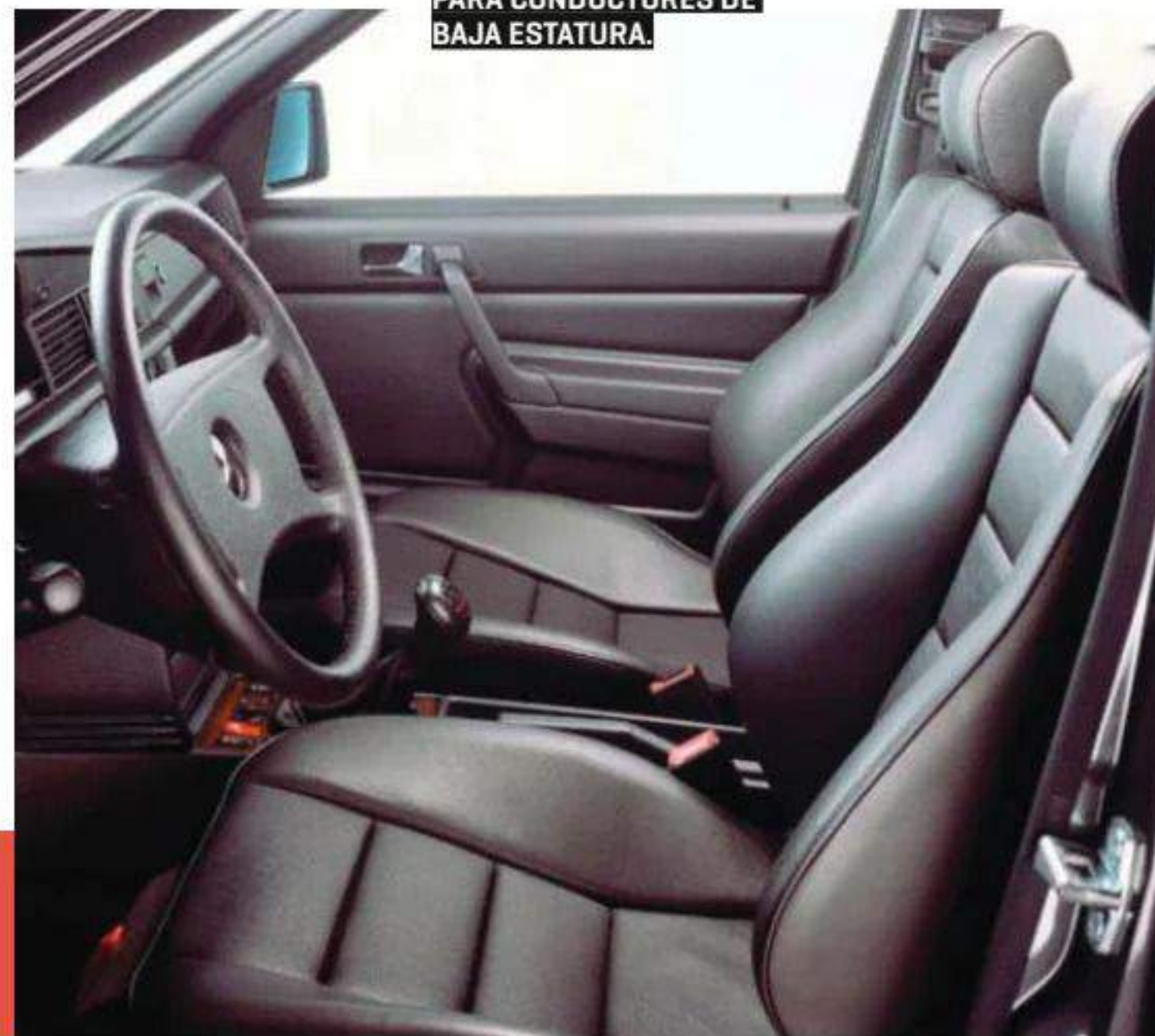
El nuevo motor y el ajuste de un chasis que ya era extraordinario, produjo una de las mejores berlinas deportivas de su época y de todos los tiempos. Comercialmente fue un éxito, con 19.487 unidades vendidas pese a un precio extremadamente alto. Sin embargo, en su lanzamiento ya estaba claro que, para competir en rallyes, hacía falta tracción total, como había demostrado Audi con el quattro. Mercedes-Benz decidió hacerlo más competitivo para circuitos, especialmente para el DTM.

En julio de 1988 comenzó a fabricar 190 E 2.5-16. Una carrera más larga (87,20 mm en vez de 80,25) produjo un aumento de cilindrada. El nuevo motor perdió relación de compresión (9,7 en vez 10,5) y el par máximo quedó igual (235 Nm), pero un ajuste distinto de la distribución hizo que subiera más de vueltas y, con ello, la potencia máxima pasó de los 185 CV a 6.200 rpm que tenía inicialmente el 2.3 (con catalizador, 170 CV), a 195 CV a 6.750 rpm (con catalizador).

Cuando la producción llegó a las 5.000 unidades necesarias para la homologación en grupo A, creó una evolución que solo requería 500 unidades para homologarla. Fue el 190 E 2.5-16 Evolution (a secas, no "Evolution I"), del que fabricaron 502 unidades en menos de dos meses. El propósito principal en el trabajo del motor, bajo la dirección de Jörg Abthoff, fue aligerar las masas móviles para ganar en la aceleración del régimen de giro. Con relación al 2.5-16 normal, tenía un diámetro de los cilindros aumentado a 97,3 mm para poder reducir la carrera a 82,8 mm. La cilindrada era de hecho algo menor (2.463 cm³ en vez de 2.498). La carrera más corta reducía la velocidad máxima del pistón, además de poder poner bielas menores. También hubo modificaciones signifi-



A DIFERENCIA DE OTROS
MODELOS DE LA MARCA, EL
190 RESULTABA ADECUADO
PARA CONDUCTORES DE
BAJA ESTATURA.

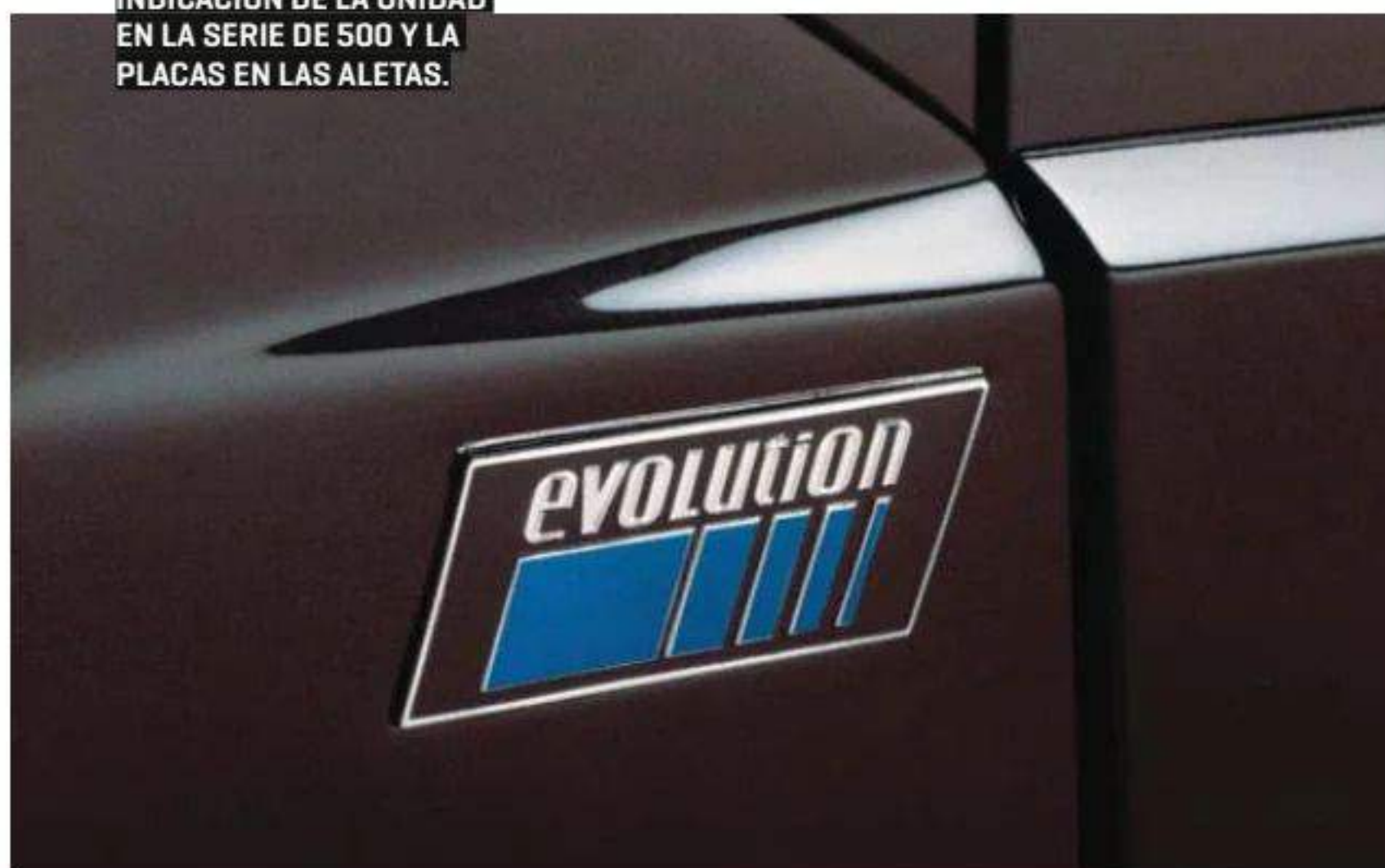




EN
AQUELLOS
AÑOS, LA
DIFERENCIA DE
CALIDAD ENTRE
MERCEDES-BENZ Y
OTRAS MARCAS ERA
CLARAMENTE
APRECIABLE.



DOS DETALLES DE LA
VERSIÓN: EL POMO CON LA
INDICACIÓN DE LA UNIDAD
EN LA SERIE DE 500 Y LA
PLACAS EN LAS ALETAS.



MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVOLUTION II



LOS PROMINENTES
ALETINES SERVÍA
PARA ALOJAR
UNAS RUEDAS DEL
DIÁMETRO SEMEJANTE
AL DE ANTERIORES
VERSIONES, PERO DE
MAYOR ANCHURA.



MERCEDES-BENZ 2.5-16 EVOLUTION II

Motor: Tipo M 102 E 25/2. Cuatro cilindros en línea. Bloque de hierro y culata de aluminio. 2.463 cm³ [97,3 x 82,8 mm].
Alimentación: Inyección electrónica multipunto Bosch KE-Jetronic.
Potencia máxima: 235 CV / 7.200 rpm.
Par máximo: 245 Nm / 5.000-6.000 rpm.
Transmisión: Tracción trasera. Caja de cambios manual de 5 velocidades. Diferencial de deslizamiento limitado y bloqueo automático ASD.
Bastidor: Monocasco de acero.
Suspensión: delantera: MacPherson con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora y control de nivel hidroneumático. Trasera: eje de cinco brazos por rueda, muelles helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Control de nivel hidroneumático y amortiguación variable ADS.
Frenos: discos ventilados / discos. Antibloqueo Bosch.
Llantas: 8,5" J x 17" H2.
Neumáticos: 245/40 ZR 17".
Largo/ancho/alto: 4.543/1.720/1.342 mm.
Batalla: 2.665 mm.
Peso: 1.340 kg.

cativas en la aerodinámica y ruedas más grandes (225/50 8"x16" en vez de 205/55 7"x15").

Resuelta a lograr ganar el DTM, Mercedes-Benz desarrolló el 190 E 2.5-16 Evolution II, del que fabricó 502 unidades entre enero y mayo de 1990. Mercedes-Benz implementó un deflector delantero más prominente, aletines más anchos y un alerón trasero ajustable. Fue un trabajo del especialista en aerodinámica de la casa, Rüdiger Faul, que consultó a un colega de la Universidad de Stuttgart, Richard Läßle. Dentro de lo posible para un coche que también tenía que circular por la calle, añadieron un splitter frontal relativamente grande y ajustable en dos ángulos. Las aletas ensanchadas albergaban unas ruedas de diámetro ligeramente inferior pero más anchas, 245 en vez de 225, en llantas de 8,5" de garganta en lugar de 8,0".

La pieza clave del trabajo aerodinámico fue el alerón trasero. El reglamento prohibía que obstaculizara la visión hacia atrás. Los diseñadores idearon un elemento en la parte superior de la luneta con un doble propósito: conducía mejor el aire hacia la parte trasera e impedía que el enorme alerón apareciera en la parte superior del retrovisor. El conjunto constaba realmente de dos perfiles: uno inferior de inclinación ajustable y uno superior fijo, pero con un deflector retráctil en el borde. Era parecido a un flap Gurney, pero más inclinado (el flap Gurney original era un pequeño tabique a 90° con relación al alerón). Debajo del paragolpes añadieron un panel de aluminio para facilitar el flujo de aire en esa zona, una versión primitiva del difusor. A velocidad máxima, el conjunto aerodinámico proporcionaba 21,2 kilogramos de fuerza en el eje delantero y 57,1 en el trasero. Al ganar agarre con la aerodinámica y las ruedas, hubo que aplicar algunos refuerzos al chasis. La suspensión tenía un ajuste más duro y los frenos eran mayores.

En el Evolution II se ganó aún más velocidad de giro al reducir el peso de las bielas, cambiar un cigüeñal de ocho contrapesos por uno de cuatro y reemplazar la cadena de distribución doble por una simple. La potencia máxima llegaba a

ESTA UNIDAD ESTÁ DOTADA DE ALGUNOS DE LOS ELEMENTOS DE LOS GRUPO A QUE PARTICIPABAN EN EL DTM.



**DIVERSIÓN CON
235 CV, QUE
HOY PARECEN
POCOS**

MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVOLUTION II

A LA IZQUIERDA, FRITZ KREUTZPOINTNER DEBUTÓ CON EL EVOLUTION II EN 1990. KURT THIIM (DERECHA) Y KLAUS LUDWIG (DEBAJO) FUERON LOS MÁS EXITOSOS DE UN GRAN PLANTEL DE PILOTOS, ENTRE LOS QUE ESTUVIERON JACQUES LAFFITE O KEKE ROSBERG.



Misión cumplida

LOS 2.5-16 EN EL DTM

En 1985, hubo participación de pilotos privados en el campeonato alemán de turismos, entonces llamado Deutsche Tourenwagen Meisterschaft o DTM. Creado un año antes, resultó tener una gran repercusión; en Alemania, casi mayor que la del mundial de rallies. En 1986 se convirtió en el Deutsche Tourenwagen Meisterschaft o DTM y equipos como Marko RSM o Scuderia Kassel corrieron con el 190 2.3-16. Volker Weidler ganó dos de las nueve carreras y quedó subcampeón. En 1987, en cambio, todas las victorias fueron para el BMW M3 E30 o para el Ford Sierra RS Cosworth. En 1988 el campeonato fue más largo y disputado (doce pruebas de dos carreras) y los 190 privados pudieron hacer frente a los casi oficiales M3 Evo y Sierra RS500, gracias en parte a las manos de Johnny Cecotto. El 2.5-16 Evolution compitió en el DTM de 1989 en varios equipos fuertes, como AMG (entonces una empresa independiente de Mercedes-Benz) o Snobeck, en manos de buenos pilotos de la

especialidad como Klaus Ludwig o Kurt Thiim. En un campeonato muy disputado Ludwig ganó cinco de las 22 carreras, pero finalmente ganó Roberto Ravaglia con el M3 Evolution II (solo dos victorias), seguido de Klaus Niedzwiedz con el Sierra RS 500 (cuatro). Kurt Thiim, cuarto en el campeonato, fue el mejor de los pilotos del 2.5-16 Evolution. Realmente eso no dice mucho sobre el coche de serie, principalmente porque el éxito en la competición dependía de otros factores, como la gestión de la temporada. Además, tanto Schnitzer para BMW como Eggenberger para Ford, eran

prácticamente equipos oficiales. Durante la segunda mitad de la temporada 1990, hubo participaciones pero no victorias del Evolution II. El campeón fue Hans-Joachim Stuck con el Audi V8 quattro DTM, seguido de Johnny Cecotto con el M3 Sport Evolution y Kurt Thiim, primero de los Mercedes-Benz. En 1991, volvió a ganar un piloto con Audi, Frank Biela y el V8 quattro DTM Evo, pero Klaus Ludwig fue segundo por delante del otro Audi de Stuck. El éxito absoluto llegó por fin en 1992, con un triplete en el campeonato de Ludwig, Thiim y Bernd Schneider, más un quinto puesto de Keke Rosberg.





EL PRIMER 2.5-16 AL FONDO, JUNTO AL EVOLUTION Y EL EVOLUTION II. QUEDA PATENTE CÓMO FUE AUMENTANDO EL TAMAÑO DEL DEFLECTOR DELANTERO Y EL ALERÓN TRASERO. LOS ENORMES APÉNDICES NO SON MUY PROPIOS DEL ESTILO DE LA MARCA Y, AUN ASÍ, QUEDAN MUY BIEN ¿NO?

KLAUS LUDWIG AL VOLANTE DE ESTA UNIDAD DE DEMOSTRACIÓN PERTENECIENTE A LA COLECCIÓN DE CLÁSICOS DE MERCEDES-BENZ.



**GANAR EL DTM FUE
CASI UNA CUESTIÓN
DE HONOR**

235 CV a 7.200 rpm, doble catalizador incluido, y el régimen máximo a 7.700 rpm. La versión de competición daba 373 CV. Fue el último motor de competición desarrollado internamente en Mercedes-Benz, desde entonces AMG se encargó de esa tarea.

Tenía de serie un diferencial que limitaba el giro independiente de las ruedas motrices a cualquier velocidad con un valor del 35 %. Además, estaba dotado del sistema ASD (Automatisches Sperrdifferential), que era un verdadero sistema automático de bloqueo. Es un error llamar “auto-blocantes” a los diferenciales de deslizamiento limitado porque realmente no llegan a bloquearlo. El ASD sí hacía eso, hasta un máximo de 30 km/h, cuando el sistema detectaba una diferencia de giro equivalente a unos 2 km/h entre las ruedas delanteras y el eje de transmisión. En ese caso, una válvula daba paso a un acumulador que generaba presión hidráulica a un embrague multidisco. El embrague anulaba el giro independiente de las ruedas motrices; es decir, bloqueaba completamente el diferencial (eso sí es un auto-blocante).

Había algún detalle decorativo, como unas placas con el nombre “evolution” en las aletas delantera y el número de la serie especial en el pomo del cambio (X de 500). Otra característica del Evolution II es que tenía de serie neumáticos Dunlop SP Sport D40. Esto nos lleva a mi batalla con el Evolution II y por qué tengo tan buen recuerdo de él.

En aquellos tiempos, las presentaciones de coches podían ser muy divertidas, pero las de neu-

MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVOLUTION II



EL DEPÓSITO DE SEGURIDAD, UNO
DE LOS ELEMENTOS DE LOS GRUPO A
AÑADIDOS A ESTA UNIDAD.





máticos lo eran casi siempre. Generalmente se realizaban en circuito o pistas de pruebas y tenías la oportunidad de probar varios coches distintos. Tuve la suerte de acudir a una de Continental en Hockenheim donde estaban a nuestra disposición cinco Golf GTi, cada uno con una marca diferente de neumáticos. Una delicia para cualquier probador.

Para presentar los SP Sport, Dunlop nos llevó a unas instalaciones de prueba en Japón y al circuito de Aida (hoy llamado Okayama). Había muchos coches para probar, berlinas grandes y deportivos. Recuerdo que, sobre el asfalto liso, el Jaguar XJ iba algo mejor que en carretera (o menos mal). Pero tampoco podías ir deprisa porque se les encendía un testigo de sobrecalentamiento del catalizador. Había algunos que solo se vendían en Japón, como el Toyota Aristo. Era sorprendente que, pese a que la amplitud y lentitud de los movimientos de carrocería invitaban a ponerse un gorro de marinero, el coche mantenía la trayectoria y se podía llevar a buen ritmo. Después de aquello me subí a un BMW M3 Sport Evolution y, claro, me quedé perplejo por lo bien que iba y porque, por comparación, parecía un kart. Por fin pasé al 190 E 2.5-16 Evolution II. Habían reservado ese coche para comparar los Dunlop anteriores con los nuevos, así que dabas unas vueltas con los de referencia, entrabas en boxes y te cambian las ruedas. Siempre me gustó más el 190 que el Serie 3 E30, pero no me esperaba que se pudiera hacer algo mejor que el Sport Evolution. Lo cierto es que así fue. El Mercedes-Benz era aún más preciso que el BMW, había una conexión más directa entre lo que hacía y cómo respondía el coche. Tras el cambio de ruedas, que efectivamente iban mejor que las de referencia, estaba demasiado entusiasmado y eso me sacó momentáneamente de la parte negra. Me vino muy bien para calmarme y para recordar que, por muy bueno que sea el coche, lo que pase depende de uno mismo.

Si hoy tuviera la posibilidad y la ocasión de tener un Evolution II, no lo querría. Prefiero quedarme con el recuerdo. Ya he cometido el error de mirar el aspecto que tiene hoy la chica que me gustaba en el instituto. 🚗

EL CUATRO CILINDROS CASI ESTABA EN POSICIÓN CENTRAL DELANTERA, LA MAYOR PARTE DE ÉL QUEDA POR DETRÁS DEL EJE ANTERIOR.



**SELECHA DE
MIENOS
COCHES
COMO ESTE**

NEXT

F1

VERSTAPPEN Y RED BULL
NO SON TAN
DOMINADORES



Motor
Clásico

ESTE MES PUEDES DISFRUTAR DE



dossier del Seat Ibiza

HYUNDAI IONIQ 5 N

COMO UN ELÉCTRICO PUEDE SER TREMENDAMENTE DEPORTIVO Y RÁPIDO.
NOS VAMOS A NURBURGRING A DEMOSTRARLO



AUTOMOVIL

Directora General Motor: María Wandosell
Director: Juan Ignacio Eguiara
Directora de Arte: Virginia Ortiz

REDACCIÓN

automovil@slib.es

Colaboradores y corresponsales: Félix Macías, Ricardo Muñoz, José Fernández Pacheco, Juan Manuel Pichardo, Luis Carlos Cáceres, Juan Carlos Granados, Fernando Hoyos, Luis Ortego, Emilio Martín Sambucetti.

Diseño y maquetación: Ramón Cánovas.

Eventos Motor: Raúl Moreno [Director] eventos_motor@slib.es

Tecnología Editorial: Tomás García [Director], Alberto Vicente [Adjunto al Director].

Publicidad: Raúl Moreno rmoreno@slib.es

Producción: Manuel Torres.

Client Services: coordinacionpublicidad@slib.es

Begoña Calvo, Raquel Carrasco.

Copyrights: Motorpress Ibérica y Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG.

SPORTLIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero, RRHH y Operaciones: Carlos Martínez

Sede Madrid: Tel.: **91 347 01 00**.
Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:

Email: suscripciones@slib.es Teléfono: **91 060 44 83**

Web: suscripciones.sportlifeiberica.es

Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.

Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Información puntos de venta:

encuentratukiosco@logista.es

AUTOMÓVIL contiene material editorial de la revistas alemanas editadas por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



Imprime: Rotocobri. Ronda de Valdecarrizo 13, 28760. Tres Cantos, Madrid. Distribuye: Compañía de Distribución Integral de Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 - Edif. B - Pol. Ind. Polvoranca - 28914 Leganés [Madrid] - Tfno.: 91 665 71 58. Transporte: Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206 Loeches A Torrejon De Ardoz (km 4,500), Loeches [Madrid] - Tfno.: 918 30 45 91.

Depósito legal: M-37259-1977

© Prohibida la reproducción total o parcial de textos, dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización. Esta publicación es miembro de ARI y FIPP. Difusión controlada por QJD. PRECIO: 4 euros, IVA incluido. Canarias: 4,15 euros, gastos de transporte incluidos. Ceuta y Melilla: 4 euros, gastos de transporte incluidos. Printed in Spain



PEFC Certificado

El papel de esta publicación procede de bosques gestionados de forma sostenible

www.pefc.es

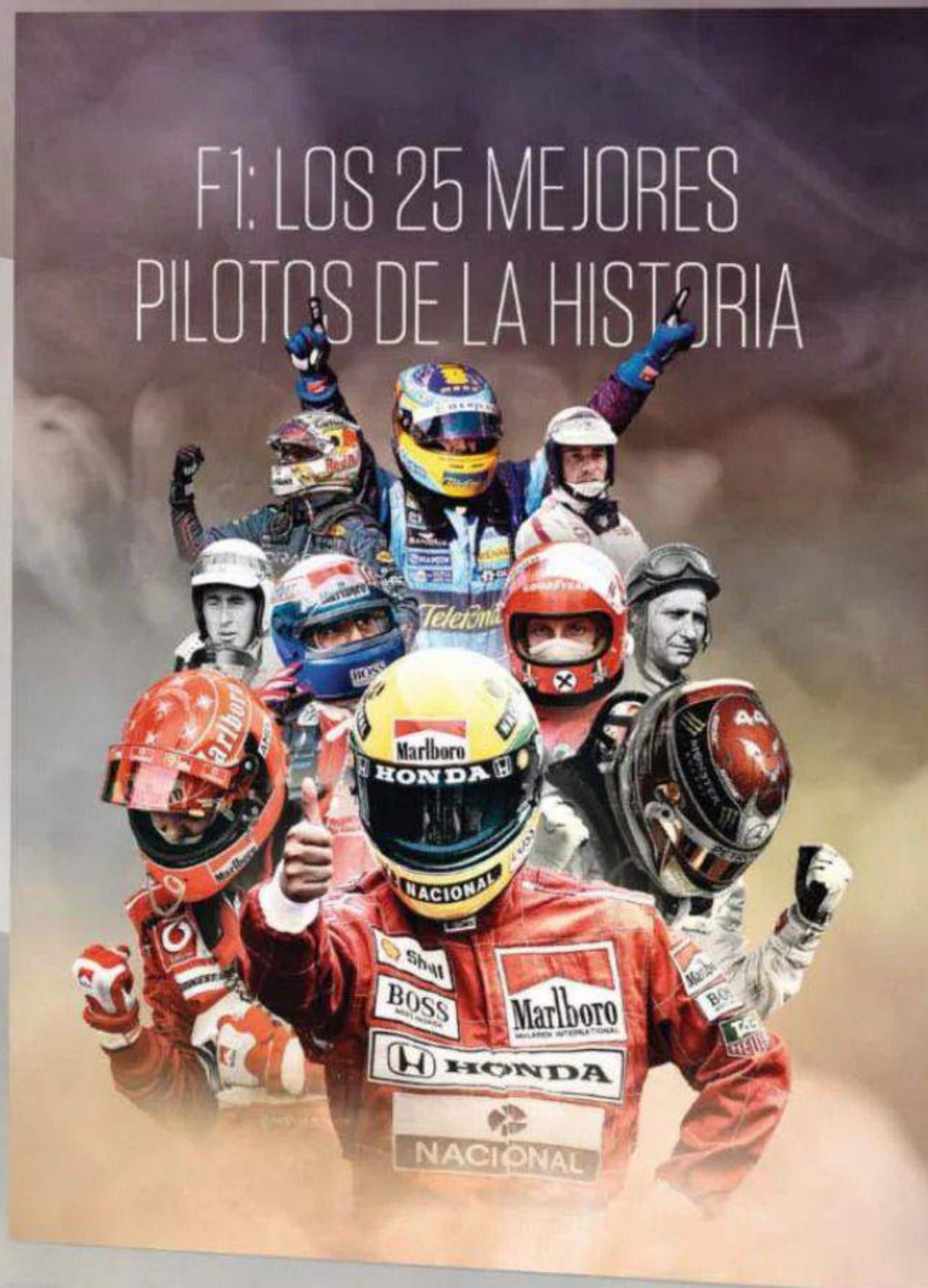
SUSCRÍBETE AUTOMOVIL

Suscripción **3 números**
de Automóvil



Libro **F1** Los mejores
pilotos de la historia

20 €



Un homenaje a esos pilotos
que por **raza, personalidad y**
dotes de pilotaje, han marcado
la historia de este deporte
desde el nacimiento de la
Fórmula 1 en 1950.



91 060 44 83

suscripciones.sportlifeiberica.es
suscripciones@slib.es



Búscala también en SportLife Ibérica Store



Kia EV3.

Sé parte del movimiento.



Movement that inspires

Si lo que quieres es conducir un vehículo 100% eléctrico y sentir que son todo ventajas, no dudes que el nuevo Kia EV3 es tu modelo. Con una autonomía de hasta 600 km y un asistente de IA que controla sus múltiples funciones inteligentes, el EV3 te garantiza la ventaja de sentirte parte de un nuevo movimiento.

Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 0. Consumo combinado WLTP (kWh/100km): Pendiente de homologación.